

Capitolo VII
B.T.A. di Borgo Piave – BTADA.

1. Introduzione.

Le operazioni effettuate presso il Centro Tecnico (che in seguito diverrà Brigata) di Borgo Piave nel 1980, seppur ispirate alla asserita collaborazione dell'AM per una rapida definizione delle cause che portarono alla caduta del DC9 Itavia, - da rammentare che nella prima fase dell'istruzione sommaria il PM confidò pienamente nell'ausilio della Forza Armata, che appariva, e per alcuni versi lo era anche, almeno in ambito nazionale, l'unica entità in grado, per conoscenze e mezzi, di dare risposte ad alcuni primari quesiti dell'inchiesta - furono in realtà parziali e fuorvianti, determinando una serie di equivoci e convincimenti che saranno chiariti, in parte, soltanto negli ultimi anni dell'inchiesta.

Nel corso di quelle attività, delle quali si è già detto nella parte 2^a del capitolo 2°, l'11 novembre 80 vennero consegnati dei tabulati "nella parte non classificata" (v. verbale operazioni peritali 11.11.80) - la parte classificata comprendeva le coordinate x e y, che sono state nelle THR materialmente tagliate, coordinate dalle quali si sarebbe potuto risalire alla posizione del sito, ma senza le quali era impossibile collocare in un qualsiasi punto le tracce che comparivano nel tabulato.

A proposito della censura della parte classificata, appare interessante la corrispondenza tra il 3° Reparto SMA e l'ITAV; il 15 ottobre il PM richiede l'autorizzazione alla decifrazione presso Borgo Piave dei nastri sequestrati a Marsala oppure, in caso di risposta negativa, di conoscere se detto materiale contenga notizie od informazioni coperte da segreto militare. Nel telex di risposta, il 17 ottobre, il 3° Reparto dichiara coperte da segreto militare le coordinate geografiche relative alla posizione del radar. Ciò che non emerge dalla risposta ufficiale al magistrato, sono le disposizioni di quel Reparto all'ITAV e a Borgo Piave, cioè che tali informazioni potevano essere fornite se esplicitamente richieste soltanto all'AG e in separata sede, non in presenza di altri membri della Commissione d'inchiesta. In tale senso, il generale Melillo nella memoria difensiva presentata il 30.04.98, riferirà che solo il capitano Di Natale potrebbe illustrare le modalità di esecuzione della decodificazione nei nastri, perchè essa fu parziale e se si trattò di una sua iniziativa o di altri, e in tal caso da chi ricevette l'ordine; circostanze mai riferite dal Di Natale.

Per le ragioni esposte, non possono condividersi le osservazioni che vengono fatte nella cd. Relazione Pisano: "il fatto che particolari notizie concernenti il radar siano coperte da segreto militare non ha comunque costituito un impedimento per l'esame del contenuto del nastro". E appare anche singolare che pochi giorni dopo vengano fornite al magistrato quattro

copie di cartine di plottaggio con le tracce AJ417-AJ410-AJ453-AG265-AJ421-LG477 (cartina rinvenuta agli atti della commissione Luzzatti - seq.21.10.96), che non potevano in alcun modo essere analizzate dai periti in base ai tabulati in loro possesso; la Commissione Luzzatti aveva infatti ricevuto anch'essa il tabulato privo delle coordinate unitamente alla cartina dei plottaggi sequestrata nel '96, e in tal modo doveva "fidarsi" dei dati visualizzati sulla cartina, non potendo effettuare alcun tipo di riscontro, perché in nessuna delle tracce riportate, ad eccezione della AJ421, veniva indicato il tempo dell'avvistamento.

2. Il ruolo del capitano Di Natale; le operazioni di riduzione dati e copia dei nastri.

E' da rammentare l'episodio della consegna dei nastri il 3 ottobre '80 dal 35° CRAM di Marsala al PM, accompagnato dai periti d'Ufficio La Franca, Cantoro e Magazzù. In tale occasione il Centro Radar predispone il verbale di consegna dei nastri ed indica come luogo di consegna l'area operativa di Marsala-Timpone, cioè quella ove sono installate le apparecchiature radar, mentre in realtà la consegna avviene nella zona logistica, cioè a Marsala-Stagnone. Deve stimarsi che con queste modalità il comandante del CRAM, maggiore Montinaro, volesse far credere che il luogo della consegna coincidesse con la base operativa, conservando in tal modo il segreto militare sulla localizzazione del centro radar operativo.

Le anomalie che si verificarono durante le operazioni peritali, non si esauriscono qui. Infatti durante quelle attività di riduzione, che si concretarono nella realizzazione di due tabulati THR, da 18.43 a 19.04 per il nastro 99, da 19.12 a 07.31 per il nastro 100, emerge che dal nastro 99 non è possibile visualizzare la data di registrazione, mentre lo è, al contrario, per il 100. Nei tabulati trasmessi il 17 novembre invece, estratti da entrambi i nastri, veniva stampata la dicitura "situazione aerea del giorno". Tale discrepanza veniva rilevata anche dal perito prof. La Franca che, in data 04.09.87, osservava che "è ragionevole pensare che esse non provengano dal contenuto del nastro ma che siano state introdotte a mano e con criteri diversi, proprio in occasione della stampa dei tabulati".

Quale termine di paragone sulla genuinità della scritta, se cioè fosse registrata sul nastro oppure fosse stata inserita durante le attività di riduzione, devono essere prese in considerazione le riduzioni dati rinvenute

presso il 35° CRAM nel gennaio 96, realizzate in una data compresa tra il 27 giugno e il 3 ottobre 80, ove in entrambe compare la data.

Le tracce che figurano nelle cartine richieste dal PM, dovevano comprendere, secondo la richiesta del magistrato, “la situazione aerea a Nord di Palermo”. Per tale ragione, è più che probabile, viene rappresentata la AJ417, che per posizione non interessava il luogo dell’incidente.

Al termine di quella riunione, che cadde, come si ricorda, l’11.11.80, si verifica un fatto sul quale a tutt’oggi non s’è fatta chiarezza: la riconsegna o meno dei nastri originali al magistrato. Come noto il PM in esito all’incontro richiede “almeno 4 copie del tabulato e 4 rappresentazioni geografiche”; a questo punto, il Di Natale, come ha dichiarato sia in Commissione Stragi che in sede di esame testimoniale, rimane in possesso dei nastri originali. Situazione che invece non trova riscontro nella precisazione che il generale Gullotta farà nella missiva del 17 novembre, laddove “ricorda” al magistrato che “i due nastri magnetici occorrenti per la decifrazione sono stati riconsegnati brevi manu al termine della visita”. Appare singolare tale precisazione del Gullotta poiché, come da lui stesso dichiarato il 09.10.96, egli non poteva conoscere le operazioni realmente compiute nell’area riservata, non essendo stato mai presente a tali attività; d’altra parte egli afferma anche di aver firmato il verbale soltanto perché a lui sottoposto dal magistrato, che gli disse che in tal modo avrebbe accettato gli impegni assunti dalla Brigata.

Deve sottolinearsi, inoltre, che nella nota del 17 novembre viene inserita anche una “legenda” al fine asseritamente di agevolare la lettura dei tabulati, ma, più che probabilmente, per “mascherare” l’eliminazione delle coordinate x e y. Infatti vi vengono riportate le istruzioni per leggere i tabulati, indicando anche che, sebbene nelle registrazioni risultino altre tracce rispetto a quelle rappresentate graficamente, esse non sono state inserite perché “evidentemente al di fuori dello scenario considerato”. Non si comprende a questo punto, quale ragionamento sia stato seguito per rappresentare la AJ417 e la LG477 (che non verranno riportate in altre note, neppure in quella trasmessa da Marsala l’11.07.80), mentre non venivano raffigurate tracce di maggiore interesse come le due AG262.

Sulla questione della realizzazione delle copie, Gullotta ha affermato di non averne conoscenza diretta, ma di sapere della loro esistenza perché il Di Natale gli aveva richiesto dove potessero essere conservate. Ci si deve allora chiedere per quale ragione il Gullotta, pur “rammentando” al magistrato la riconsegna degli originali l’11 novembre, non restituisca anche le copie dalle quali erano stati estratti i tabulati. Una ipotesi non peregrina in proposito può essere quella secondo cui le copie dei nastri originali non

furono effettuate in quella data, ma erano state probabilmente realizzate in precedenza e quella circostanza permise di “legalizzarne” l’esistenza. Infatti quando il Di Natale riferirà in Commissione Stragi di aver chiesto al magistrato di effettuare una copia del nastro, dichiarerà anche che la copia non riguardava l’intera durata del nastro ma soltanto un periodo di esso. Ebbene in base ai dati copiati non era possibile realizzare i tabulati successivamente consegnati il 17 novembre.

Si è accertato che oltre al capitano Di Natale citato nel verbale, prese parte alle operazioni di riduzione anche il sottufficiale maresciallo Golini Nicola autore materiale della riduzione dati e presumibilmente anche della copia dei nastri; Golini che non figura inserito tra i presenti nel verbale in argomento. Egli afferma: “Riuscii ad effettuare una riduzione dati perché avevamo disponibile un nastro di programma presso la nostra biblioteca...non ricordo se la riduzione dati riguardava l’intera durata del nastro...se diedi particolari comandi. Sul tabulato di riduzione non compariva la scritta “situazione aerea del giorno”. E riferisce inoltre che non aveva le capacità professionali per poter effettuare operazioni di copiatura di un nastro magnetico limitatamente ad un intervallo di tempo e non per tutta la durata del nastro (v. esame Golini Nicola, GI 09.10.96).

Ipotesi che potrebbe essere confermata da un’altra circostanza, quella relativa alla conservazione delle copie. Di Natale e Gullotta affermano che vennero conservate al Centro, nell’area riservata del Gruppo presso la nastroteca all’interno di un plico recante all’esterno la scritta “Pratica Ustica-Di Natale-non toccare”. All’atto del rinvenimento del plico, di cui meglio si dirà in seguito, non venne in verità trovata al suo interno traccia di quelle copie.

Volendo ipotizzare in quale periodo potesse essere stata effettuata la duplicazione, si deve ricordare che nel tempo compreso tra il 30 giugno e il 4 luglio (secondo quanto emerge dal registro dei fogli di viaggio del 35° GRAM trasmessi in data 01.02.95), il personale MIO del sito si recò, per un corso di aggiornamento, presso il Centro Tecnico; tra gli altri, dal 2 al 4 luglio, anche D’Apuzzo, che, in sede di esame testimoniale ha affermato di essere colui che scrisse le diciture presenti sull’etichetta dei nastri 99 e 100, e che in particolare, relativamente alla indicazione del sito “Marsala” ha aggiunto che non era prassi scrivere il nome del sito radar, deducendone che se appariva quella indicazione, la ragione stava nel fatto che il nastro era destinato ad uscire dal CRAM (v esame D’Apuzzo Raffaele, GI 15.05.97).

Dichiarazioni di interesse in tal senso, che tuttavia non hanno trovato riscontro, sono quelle del capitano Pietrantuono, nel 1980 ufficiale addetto al Gruppo Addestramento, il quale ha ricordato di essere stato chiamato

telefonicamente presso la propria abitazione, dal suo superiore diretto tenente colonnello Rossi Gennaro, il giorno dopo la caduta del DC9 o nei giorni immediatamente successivi, e di aver avuto l'ordine di recarsi a Siracusa o Marsala per la lettura dei nastri sulla console; questa disposizione era stata poi revocata in quanto i nastri relativi all'incidente sarebbero giunti a Borgo Piave (v. esame Pietrantuono Antonio, GI 09.10.96). Circostanza confermata anche in un successivo esame, nel quale ha precisato che doveva trattarsi del sito di Marsala, senza però riuscire a collocare temporalmente l'episodio (v. esame Pietrantuono Antonio, GI 09.10.96).

Tale racconto tuttavia non ha trovato, come si diceva, alcuna conferma poiché l'interlocutore del Pietrantuono, il tenente colonnello Rossi Gennaro, esclude di aver mai contattato alcuno dei suoi subalterni per affidare un incarico del genere, né di aver ricevuto disposizioni in tal senso. (v. esame Rossi Gennaro Ottavio, GI 16.10.96).

Le ragioni per le quali venne scelto il Di Natale quale ufficiale che doveva coadiuvare il magistrato, non sono state mai chiarite. Infatti secondo il comandante del Centro generale Gullotta "Per quanto mi riguarda, la scelta del Di Natale fu puramente casuale trattandosi di un analista; il suo comandante di Gruppo me ne indicò il nominativo" (v. esame Gullotta Giuseppe, GI 09.10.96). Di scarsa o nulla memoria il magg. Scarantino Luigi, responsabile del GSSDA (Gruppo Sviluppo e Sistemi Difesa Aerea): "Santacroce arrivò a Borgo Piave... non ricordo nulla di tutte le operazioni effettuate perché non venni coinvolto in alcun modo alle attività da espletare; ritengo che il generale Gullotta avesse predisposto tutto senza dare incarichi ai Comandanti del Gruppo" (v. esame Scarantino Luigi, GI 29.10.96). Si ricordi che il Di Natale era un ufficiale addetto ad una sezione del GSSDA.

Di Natale, a proposito della riconsegna dei nastri al termine delle operazioni peritali del novembre 80, ha fornito, come cennato, nel tempo diverse versioni: nella deposizione resa alla Commissione Stragi nell'89, riferisce che i nastri originali vennero riconsegnati nel novembre 80 dopo aver effettuato i lavori supplementari richiesti dal magistrato e non al termine delle attività dell'11 novembre; versione confermata anche nel 92; nelle dichiarazioni rese nel 96, invece, cambia versione asserendo che la sera dell'11 novembre 80 al termine delle operazioni peritali, il magistrato portò con sé i nastri originali, lasciando a Borgo Piave le copie realizzate durante la giornata per permettere la produzione della documentazione supplementare richiesta.

E' certo comunque che il capitano Di Natale per poter produrre quattro tabulati THR nei giorni successivi all'11 novembre e trasmessi il 17 novembre, doveva avere i nastri di registrazione, che, secondo quanto scritto nel verbale dell'11 novembre appaiono essere degli originali; mentre nella nota del 17 novembre a firma di Gullotta, viene espressamente precisato che i nastri erano già stati restituiti “brevi manu” al magistrato al termine della riunione. In ogni caso su questa nota non veniva precisato sulla base di quali nastri fossero stati realizzati i tabulati.

3. La relazione “Pollice”.

Le attività del novembre 80 furono rivisitate criticamente dall'Aeronautica che, nella relazione cosiddetta “Pollice”, elaborata tra il 21 novembre e il 15 dicembre 88, dalla Commissione voluta dal generale Meloni, Sottocapo di Stato Maggiore - nella quale, oltre al Presidente colonnello Pollice Carmine del 3° Reparto, figuravano anche tre specialisti per i vari settori, e cioè il tenente colonnello Lato Salvatore, esperto del 2° Reparto SIOS, il colonnello Finocchio Pietro esperto giuridico del 1° Reparto e nuovamente il maggiore Di Natale Salvatore come esperto di Difesa Aerea del 3° Reparto - con il compito di analizzare e criticare tutta la documentazione che la Forza Armata aveva rinvenuto e raccolto dal giorno dell'incidente, sia del DC9 che del MiG libico.

Sulla vicenda dei nastri di Marsala, questa Commissione scrive che per un approfondimento ed ulteriore analisi del documento Luzzatti potrebbe essere avviato il “visionamento” delle copie delle registrazioni radar custodite presso la BTA-DA di Borgo Piave. Specifica però che tale visione assumerebbe una fisionomia di attività investigativa, per il momento non attribuita alla Forza Armata.

Sulla vicenda del segreto militare sul contenuto dei nastri, così testualmente questa Commissione si esprime: “ancora, quando viene richiesta la decodifica dei nastri, viene fatto un distinguo sul segreto militare, lasciando fuori i membri della Commissione Luzzatti. Non si è in grado di valutare, per mancanza di cognizioni tecniche, se il sottile distinguo tra le prestazioni operative del radar di Marsala, coperte da segreto militare, in definitiva, metteva, comunque, a conoscenza di tutti, ivi compresa la Commissione Luzzatti, dati che potevano far risalire alla stessa struttura del radar. Se così fosse, potrebbe essere questo un ulteriore elemento, che, opportunamente amplificato da quella cassa di risonanza che è la stampa, e

raccolto in un primo momento nella relazione Luzzatti come causa di mancanza di tutti i dati a disposizione, abbia, poi, inevitabilmente alimentato le tesi false e tendenziose di depistaggio, reticenza, elusione delle indagini, ecc. tesi che, se veritiere avrebbero fatto scantonare i responsabili presumibilmente nell'area del reato di favoreggiamento o di omissione di atti d'ufficio".

La "Pollice" non ha mai menzionato, nella relazione, la riunione peritale del 4 marzo 85 a Borgo Piave. In quell'occasione il collegio peritale Blasi scrisse sul verbale che erano state effettuate tre copie dei nastri di registrazione di Marsala, lasciate poi in custodia alla Brigata. Pertanto quando la Pollice indica che si possono visionare le copie dei nastri di Marsala si riferisce a quelle effettuate presumibilmente nell'80 dal Di Natale di cui egli soltanto è a conoscenza.

Il Di Natale ha riferito inoltre di aver effettuato, nel periodo in cui prestava servizio a Borgo Piave, riduzioni dati ed analisi dei dati relativi ad una collisione o evento simile, episodio accaduto nell'area di competenza di Marsala; circostanza quest'ultima che assumerà rilievo in seguito, quando l'ufficiale riconoscerà come propria la grafia che compare sull'etichetta del nastro del 1982 custodito all'interno del plico rinvenuto nel 1988 (v. esame Di Natale Salvatore, GI 25.09.96).

L'episodio cui faceva riferimento il Di Natale, è quello della nota "near collision", accaduto in data 15.05.82. In quella occasione il comandante Murabito, pilota Alitalia, al suo arrivo a Palermo con l'aeromobile AZ1122 proveniente da Milano, rilasciava alla stampa dichiarazioni sulla presenza di velivoli militari non identificati dal Controllo nella zona tra Ponza ed Ustica, che avevano provocato una "near collision" con il suo velivolo.

In merito la Procura di Palermo avviava indagini ed il PM di Roma, tramite il Nucleo Centrale della Polizia Tributaria della Guardia di Finanza, esperiva accertamenti presso lo SMA. In data 19.06.82 lo SMA trasmetteva una cartina con i dati tratti dai siti di Marsala e Licola. In data 07.10.82 veniva trasmessa all'AG di Roma la relazione conclusiva. Ma solo molti anni dopo ci si renderà conto che la cartina allegata agli atti del procedimento penale, al n.695 del fascicolo "generici", non riguardava la situazione aerea del 15.05.82 bensì quella del 27.06.80.

Questo episodio e la circostanza che fosse stato il Di Natale ad esaminare i nastri relativi alla near collision, fanno presumere che allo SMA o alla CTADA qualcuno si premurò di confrontare quei dati con quelli relativi alla caduta del DC9 Itavia; non si conoscono i risultati di tale esame,

né furono descritti nella relazione finale del 7 ottobre 82 redatta dalla Commissione interna presieduta dal generale Ferri.

Sia nella relazione del 7.10.82 che negli atti trasmessi in data antecedente al PM non emerge come si fosse venuti in possesso dei dati di Marsala, cioè se la lettura dei nastri di registrazione fosse avvenuta presso il sito oppure a Borgo Piave. Si può in ogni caso presupporre che le THR vennero realizzate presso il sito di Marsala e quindi trasmesse allo Stato Maggiore per essere “trascodificate” (v. esame Capizzano Giuseppe, PG 18.05.82). Tuttavia attraverso una analisi dei documenti è lecito pensare che lo Stato Maggiore abbia analizzato e realizzato le cartine relative alle tracce del 15.05.82; si ricordi che l’analisi competeva all’allora UTEAV (attuale 6° Reparto), che con ogni probabilità effettuò lo scambio delle cartine. Inoltre non si deve escludere che un confronto tra i dati del 27.06.80 e quelli del 15.05.82 registrati dal sito di Marsala, sia stato effettuato anche dallo stesso Di Natale, il quale ha dichiarato di aver analizzato i dati del 15 maggio e che per farlo si era avvalso delle copie dei nastri del 27.06.80 presenti a Borgo Piave, di cui egli conosceva l’esistenza.

Il 4 marzo 85 il collegio dei periti d’Ufficio procedeva alla lettura a Borgo Piave, presenti i capitani Raffaelli e Cipriani, del nastro relativo alla situazione reale del traffico aereo (nastro 99) e all’esercitazione Synadex tenutasi presso il Centro Radar di Marsala il 27 giugno 80 (nastro 100).

Dalla lettura del verbale delle operazioni peritali emerge con assoluta chiarezza che i periti “per motivi di sicurezza dei dati”, avevano cercato di effettuare una “copia conforme dei nastri magnetici pervenuti al collegio peritale” e che tale operazione riuscì solo parzialmente, nel senso che del nastro 1, concernente la registrazione del traffico reale, “non è stato possibile per difficoltà tecniche effettuare una copia integrale”, mentre del nastro 2, concernente la registrazione dell’esercitazione Synadex, “è stato possibile effettuare la copia completa per due supporti a nastro magnetico” (espressione quest’ultima che significa creazione di due copie del nastro 100); il processo verbale del 4 marzo 85 reca testualmente: “tali copie rimangono in custodia al CTADA fino all’espletamento completo del lavoro o (probabilmente) ad altra decisione dei giudici”.

Il collegio peritale Blasi, a chiusura delle operazioni del 4 marzo 85, dopo aver preso atto che vi era un intervallo di tempo dalle ore 19.04 alle ore 19.12 non coperto da registrazioni, ritenne che fosse utile “effettuare in data successiva, da concordare con il CTADA, la riduzione completa dei dati contenuti in tutti e due i nastri che, per limiti di tempo, non è stato possibile completare in giornata”.

In sintesi queste le attività di quel 4 marzo: dapprima vengono effettuate le copie dei nastri di registrazione, al fine di salvaguardarne l'integrità; successivamente viene estrapolata la THR dei due nastri. Si deve dire che in questa riunione alcune operazioni peritali sono state condotte senza la presenza di alcun rappresentante del collegio peritale, poiché nella pausa pranzo invece di sospendere le attività, si proseguì alla presenza del solo personale AM (v. esame Lecce Leonardo, GI 18.10.96). I tabulati estratti sono gli unici ad essere differenti dagli altri ricavati nel corso delle varie operazioni peritali. Tali differenze secondo le valutazioni del tenente colonnello Fagiani, ufficiale incaricato dalla Brigata come interlocutore nelle richieste della Magistratura (dal 1989), sono da attribuire all'impiego di un programma di riduzione non compatibile; infatti anziché usare il programma tipo UDARN 59250, in possesso del Centro, in quella occasione si sarebbe impiegato un programma molto più avanzato, del tipo BRP-360. Inoltre rispetto alle altre operazioni peritali, questa è l'unica volta che sul nastro di registrazione n.99 compare la data del 27.06.80.

Risulta tuttavia che in epoca successiva a quel 4 marzo, il collegio peritale non si riunì nuovamente nè si procedette in alcun'altra data alla riduzione completa dei dati. Ciò è confermato indirettamente dalla circostanza che mentre la THR del nastro originale 99 va dalle ore 11.20 alle ore 19 o 19.04, i tabulati di riduzione estratti dal collegio peritale Blasi iniziano alle ore 18.36 e finiscono alle ore 19.04, vale a dire a far tempo da un orario convenzionalmente prescelto in quanto prossimo all'ora di caduta del DC9 Itavia, nel presupposto, tutto da verificare, che l'esame del periodo precedente fosse del tutto privo di utilità. Sempre dalla analisi dei verbali di riunione di quel collegio peritale, si evince che le copie dei nastri, due copie integrali del nastro 100 ed una copia incompleta del nastro 99, secondo quanto risulta dal verbale del 4 marzo 85, sono rimaste in custodia a Borgo Piave. Deve essere inoltre rilevato che nel verbale di operazioni peritali viene menzionato il capitano Cipriani Antonio che, sebbene non avesse presenziato alle attività, figura come presente e firmatario del verbale, mentre il maresciallo Cesaro Luigi presente alle operazioni, non figura né firma il verbale; di più, nonostante nel documento venga menzionata l'attività di duplicazione dei nastri, non viene citato il nominativo dell'operatore che, secondo quanto dichiarato dal Cesaro, era sicuramente un altro collega del Centro mai individuato.

4. Il plico rinvenuto nel novembre 88.

Il 16 giugno 88 – a seguito della richiesta di questo GI datata 4 dello stesso mese alla Presidenza del Consiglio - lo Stato Maggiore nella persona del Sottocapo generale Meloni richiede agli enti sottoposti di effettuare “una puntuale verifica” di tutti gli elementi in possesso relativi alla vicenda di Ustica e a quella di Castelsilano. Secondo la Commissione Stragi da questa richiesta ebbe origine la vicenda del rinvenimento di un plico del novembre dello stesso anno, presso la BTADA. In realtà tale richiesta dello SMA venne “evasa” dall’ITAV, comprendendo anche Borgo Piave - che fornì una risposta negativa sulla custodia di documentazione attinente agli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico - il successivo 8 luglio, inoltrando una missiva con varia documentazione senza fare alcun riferimento ai nastri, che invece erano, o dovevano essere, giacenti presso la BTADA.

La scarsa collaborazione del personale della BTADA si manifesta proprio in questa occasione. Infatti alla individuazione dei nastri e della documentazione si arriverà non per una attività del personale della Brigata, ma grazie ad una segnalazione del capo del 6° Reparto SMA, generale Bellucci Vincenzo, al suo collega generale Podrini Carlo, comandante della Brigata. Ufficialmente in effetti l’11 novembre 88 il maggiore Di Natale durante un colloquio con il capo del 6° Reparto, il Bellucci cioè, “comunica di aver ricordato” che a Borgo Piave si trovava giacente la copia del nastro magnetico sequestrato a Marsala dal giudice Santacroce realizzata nel novembre 80, quando egli prestava ancora servizio presso quella Brigata. Le ragioni che portarono il Di Natale ad esternare questo suo ricordo non sono state mai chiarite.

Il generale Bellucci trasmette la notizia al SCSM Meloni, il quale a sua volta la inoltra all’Ispettore dell’ITAV con richiesta di un ulteriore e definitivo controllo della documentazione esistente presso la Brigata. Secondo quanto riferito da Podrini, egli contattato direttamente dal Bellucci, veniva informato “... che presso il Gruppo S.S.A.D.A. ... era custodito un nastro che aveva attinenza con l’incidente di Ustica” (v. esame Podrini Carlo, GI 27.09.96); circostanza non menzionata nella nota inviata via fax all’ITAV il 14 successivo, ove si legge “oggi 11 novembre 1988...è stato rinvenuto un plico che, ad ore 15.30 presenti il colonnello Mancinelli ed i tenenti colonnelli Buccilli e Donali, è stato aperto”, e al cui interno viene rinvenuto il nastro magnetico con la scritta “712.15.05.82, recording di Marsala, copia dell'originale...”. Successivamente, nella medesima area riservata, è stato rinvenuto un nastro magnetico recante la scritta “1142.copia del nastro di Marsala del 27.06.80” (v. sequestro del 19.02.96).

Quest'ultimo nastro risultò essere stato utilizzato nei giorni precedenti al rinvenimento dal maresciallo Stasio Fausto su richiesta telefonica del maggiore Di Natale, che gli aveva chiesto di prelevare in un armadio, da lui stesso indicato, un nastro di registrazione ed estrapolare da esso il rilevamento dei tempi di riavvolgimento, smontaggio e rimontaggio nastro nonché quelli di intervallo della registrazione.

Il generale Podrini il giorno del rinvenimento diede incarico al tenente colonnello Donali di effettuare una riduzione dati sia del nastro rinvenuto all'interno del plico da 2400FT che di quello rinvenuto nell'area riservata da 600FT; attività che però non ebbero luogo, poiché i programmi utilizzati risultarono non compatibili. Lo stesso 14 novembre il generale Podrini invia all'ITAV una nota avente ad oggetto: "Rinvenimento nastri magnetici Difesa Aerea"; nella missiva viene trascritto integralmente il contenuto del verbale inviato via fax lo stesso giorno sulle modalità di rinvenimento del plico e del nastro; viene tuttavia aggiunto che il nastro da 600FT recante la scritta "1142. copia del nastro di Marsala del 27.06.80..." è stato utilizzato "presumibilmente l'8 novembre u.s. ... su richiesta telefonica del maggiore Di Natale dello SMA-6° Reparto, da un operatore", omettendo il nominativo del sottufficiale che Podrini ben sapeva essere il maresciallo Stasio. Sulla provenienza dei nastri, viene riferito che dalle informazioni reperite dal personale del BTADA, il nastro 2400FT n.712 (rinvenuto all'interno del plico) potrebbe essere copia del nastro originale realizzata alla presenza del magistrato allo scopo di preservare il nastro originale da eventuali guasti; il nastro da 600FT n.1142 invece potrebbe essere quello predisposto in occasione della riunione peritale del 4.03.85 tenutasi a Borgo Piave, circostanza questa che potrebbe essere suffragata dal rinvenimento del verbale di riunione peritale all'interno del plico e dall'assunzione in carico del nastro 1142 nella stessa data.

Tuttavia il fatto che il verbale dei periti sia stato rinvenuto all'interno del plico sigillato, ove peraltro non era conservato il nastro da 600FT n.1142, porterebbe da un lato a non escludere l'utilizzazione del nastro da 2400FT n.712 nella stessa data e dall'altro a dubitare che il nastro da 600FT fosse stato effettivamente realizzato il 4.03.85, in quanto lo stesso sarebbe stato conservato all'interno del plico e non fuori.

L'esame dei dati contenuti nei nastri prosegue fino a fine mese, quando il 29 novembre, in una nota che l'ITAV invia al SCSM generale Meloni, vengono riferite le risultanze degli "ulteriori approfonditi" controlli effettuati presso la Brigata, affermando che non sono emersi elementi nuovi e che il materiale reperito risultava custodito su specifica autorizzazione rilasciata a suo tempo dalla magistratura.

Quest'ultima affermazione in vero appare parziale e fuorviante, perché viene omesso che l'autorizzazione alla conservazione di copia del nastro concerne il solo nastro copiato nel corso delle operazioni peritali del marzo 85, mentre non viene fatto alcun riferimento alle ragioni per le quali la copia di un nastro del 27 giugno 80, realizzata quasi certamente in una occasione diversa dalla riunione peritale del novembre 80, si trovasse in quel plico. Si sottolinea inoltre, che né il generale Podrini, né il generale Pugliese rilevano che il nastro utilizzato su richiesta telefonica del Di Natale, pochi giorni prima del "rinvenimento" del plico, non era quello che il Di Natale dichiara essere "copia immagine" del nastro di Marsala cioè quello da 2400FT n.712 rinvenuto all'interno del plico, bensì quello da 600FT n.1142 rinvenuto all'esterno del plico e realizzato nel 1985, quando il Di Natale aveva già lasciato la BTADA. In conclusione la tesi sostenuta da Podrini, ed avallata da Pugliese è che i nastri sono: quello da 600FT n.1142, copia parziale del nastro contenuto nel plico, realizzata nel 1985; mentre il nastro da 2400FT n.712, contenuto nel plico, copia del nastro originale n.99 di Marsala, realizzata nel novembre 80.

Detta versione viene modificata dopo pochi mesi quando il 3 maggio 89 il generale Pugliese comunica al SCSM generale Meloni che, nel corso delle ricerche effettuate presso la BTADA nel novembre del 1988, era stato rinvenuto un plico contenente un nastro magnetico ed altra documentazione, tra cui un altro nastro, nella medesima area riservata. Al punto 3 della nota si legge che in quella occasione, si ritenne che i nastri fossero copia di originali già in possesso dell'Autorità Giudiziaria, ipotesi formulata in base alle etichette riportate sui nastri; e si fa presente che nella medesima circostanza non si era potuto verificare il contenuto dei nastri a causa della indisponibilità dei programmi di supporto.

Al punto 4, sempre di questa nota si pone in evidenza che in data 26.01.89, allo scopo di fornire alla Commissione Pratis gli elementi disponibili, erano stati individuati i programmi di supporto e conseguentemente stampati i dati contenuti nel nastro magnetico; dati che risultarono i seguenti: a) il nastro n.712 conteneva i dati relativi ad una situazione aerea registrata presso il 35° CRAM il giorno 15.05.82 dalle ore 09.15Z alle ore 10.19Z; b) il nastro n.1142 conteneva i dati relativi ad una situazione aerea registrata presso un sito non identificato in data sconosciuta dalle ore 12.31Z alle ore 14.05Z; in ogni caso alla Commissione Pratis erano stati consegnati i tabulati estrapolati in tale data.

Il 2 febbraio alcuni membri della medesima Commissione si recarono nuovamente a Borgo Piave dove, nel corso di briefing con la presenza dell'Ispettore dell'ITAV, generale Pugliese, del comandante della Brigata e

di esperti del traffico aereo e della difesa aerea, furono illustrate attraverso dei lucidi le tracce avvistate da Marsala e Licola il 27.06.80, così come risultavano dai plottaggi trasmessi l'11 luglio 80; a distanza di cinque giorni furono inoltrati, via fax dalla Brigata alla Pratis, i tabulati THR ricavati nel novembre 80 comprensivi delle coordinate x e y. Si ha notizia di tale trasmissione, perché copia dei fax venne rinvenuta nell'ottobre 96 tra la documentazione sequestrata alla Commissione Luzzatti; materiale che la Luzzatti aveva inoltrato nel dicembre 88 alla Pratis per la consultazione e da questa restituito a conclusione dei lavori nel maggio 89.

Pochi mesi dopo, il 12.10.89, vengono richiesti chiarimenti al generale Pisano nel corso di una audizione in Commissione Stragi; i nodi da sciogliere concernono la custodia dei tre nastri copiati nel 1985, atteso che quelli contenuti nel plico erano stati realizzati nel 1980. Il Capo di Stato Maggiore sollecita nuovi accertamenti e l'8 novembre successivo in una nota, che l'ITAV invia al Sottocapo generale Giordo, vengono comunicate le conclusioni cui è giunta la Commissione di "verifica" della BTADA formata dal generale Podrini Carlo, comandante BTADA, dal colonnello Guerzoni Fernando, dal maggiore Raffaelli Vittorio, dal maggiore Cipriani Antonio e dal maggiore Di Natale Salvatore; scopo della "verifica" era fornire ulteriori elementi in merito alla riproduzione dei nastri del Centro radar di Marsala, con riferimento anche al verbale di riunione peritale del giorno 04.03.85 tenutasi presso la BTADA.

I lavori di quella commissione di verifica permisero di accertare che la scritta dell'etichetta del nastro da 600FT n.1142, era del maggiore Raffaelli, ed era stata redatta il giorno della riunione; che i dati contenuti nel nastro riguardavano l'intervallo di tempo 12.31Z-14.05Z; che la scritta dell'etichetta del nastro da 2400FT n.712 era del maggiore Di Natale, ed era stata redatta il 17.05.82; che i dati contenuti riguardavano l'intervallo di tempo 09.05Z-10.31Z.

Secondo le conclusioni raggiunte dalla Commissione di verifica, il nastro n.1142 sarebbe, secondo le dichiarazioni giudicate "attendibili" del maggiore Raffaelli, il risultato della riproduzione della registrazione del nastro originale n.100 e della riproduzione del nastro originale n.99; tale operazione di ri-registrazione, avrebbe causato la cancellazione dei dati preesistenti. Quanto al nastro n.712, questo potrebbe essere stato erroneamente incluso in data sconosciuta nel plico dell'incidente di Ustica. Inoltre singolare appare la conclusione sulle dichiarazioni del maresciallo Cesaro, il quale sarebbe stato giudicato reticente solo per aver dichiarato che, nel corso della riunione peritale del 1985, aveva effettuato delle

riduzioni dati; circostanza peraltro confermata dal verbale di riunione peritale.

Questa seconda informativa dell'ispettore ITAV però non contiene alcun riferimento all'intervento del maggiore Di Natale, di cui è menzione nella prima informativa; così come non spiega in qual modo abbia potuto il maresciallo Stasio effettuare la riduzione dati e calcolare i tempi di svolgimento e riavvolgimento dei nastri senza disporre dei relativi programmi di supporto. In proposito il sottufficiale ha dichiarato di aver utilizzato un programma di riduzione UDARN reperito presso l'area riservata della Brigata per aderire ad una richiesta del maggiore Di Natale che prestava servizio al 6° Reparto SMA, e che per tale ragione aveva ricevuto una sanzione disciplinare comminata dal generale Podrini (v. esame Stasio Fausto, GI 30.10.96).

L'11 dicembre 89 il collegio peritale Blasi, dopo aver ricevuto il supplemento d'incarico, ritorna per la seconda volta dopo l'85 a Borgo Piave. In quest'occasione prima di procedere alla riduzione dati si effettuano le copie dei nastri 99 e 100. Né i componenti del collegio né il personale AM di Borgo Piave ricordano l'esistenza delle copie dei nastri effettuati nel 1985. L'inchiesta interna della Brigata, sul rinvenimento di nastri ritenuti copie degli originali, era terminata nel novembre 89 e vi aveva partecipato, tra gli altri ufficiali dell'AM, anche il maggiore Di Natale nominato ad ottobre di quell'anno perito di parte imputata, e quindi presente alla riunione dell'11 dicembre. Nonostante quanto sopra, nessuno riferisce al Collegio peritale dell'esistenza di copia del nastro di registrazione né dei tabulati THR estrapolati nel 1980. Nel corso di questa riunione viene portato dai periti Blasi per la prima volta il nastro di esercitazione Synadex SPS 5904, sequestrato nel febbraio 87 a Marsala. Su richiesta della parte imputata viene effettuata copia di questo nastro e lasciato in custodia a Borgo Piave per fornire risposta ai quesiti posti dalle parti, in quanto erano sorte difficoltà per la sua decifrazione. Al termine della riunione venivano consegnate ai periti di parte civile e imputata fotocopie delle THR estrapolate nel corso della riunione. Alla Brigata rimaneva solo la copia del nastro di esercitazione. Dopo aver effettuato le relative comparazioni, in data 12.02.90, il capitano Fagiani, quale rappresentante della Brigata, riferiva al collegio peritale che molto probabilmente il nastro Synadex non corrispondeva a quello usato la sera del 27 giugno 80. Nonostante ciò la copia lasciata a Borgo Piave l'11.12.89, che doveva servire per i chiarimenti richiesti dal collegio peritale, veniva trasmessa allo SMA per motivi che non sono stati mai spiegati.

In data 5 gennaio 90 il generale Podrini trasmette all'ITAV le fotocopie dei tabulati estratti e la copia del nastro in questione. Questo materiale il successivo 31 gennaio viene trasmesso allo Stato Maggiore. Il generale Lorenzo Giordo, Sottocapo di S.M., ordina al colonnello Triches, responsabile del Gruppo di Lavoro Ustica dello Stato Maggiore, l'esame e l'analisi della documentazione trasmessa dall'ITAV, che comprendeva i verbali delle riunioni peritali della Commissione Blasi, nonché i relativi resoconti interni della Brigata; mentre per le copie dei tabulati non viene precisato da quali nastri siano state estratte, del nastro di esercitazione viene detto che è stato consegnato dalla Commissione Blasi. Relativamente al dubbio che il nastro SPS 5904 non sia quello effettivamente utilizzato il 27 giugno 80, l'ipotesi che si avanza è la seguente: se il nastro è stato effettivamente utilizzato quel giorno, lo stesso non contiene le tracce che vengono considerate simulate sulla THR e pertanto quelle tracce, pur se appaiono simulate nel tabulato, di fatto sono da considerare reali. Quanto detto viene avvalorato da una specifica domanda del consulente di parte civile Miggiano, formulata nel corso della riunione peritale del 23.01.90 "in una situazione in cui il sistema Nadge è predisposto in mixed, la console è stata predisposta per il simulato, il video della console è settato sul cielo reale, come vengono registrate le operazioni fatte da quell'operatore a quella console?"; il capitano Fagiani risponde "tutte le azioni effettuate da quella console avranno per oggetto simbologia simulata, specificamente in caso di inizializzazione di una traccia la stessa nascerà come traccia SIM, di conseguenza verrà registrata come traccia SIM". Da questa affermazione si evince che le tracce che appaiono simulate nel nastro n.100, non contenute nel nastro di esercitazione, possono considerarsi reali, in quanto avvistate in un periodo di tempo in cui le consoles erano predisposte per il simulato, ma controllavano traffico reale. Questa tesi sostenuta dal consulente Miggiano sulla base delle notizie fornite da un esperto dell'AM, verrà contraddetta dal Di Natale nelle osservazioni di parte imputata, ove sosterrà che le tracce reali possono trovare correlazione esclusivamente con plots reali e quelle simulate con plots simulati provenienti per esempio dal nastro Synadex. Tra le tracce simulate, individuate nel tabulato del nastro 100, di interesse v'è quella con NTN AJ452, avvistata dal sistema alle 19.19 a breve distanza dal punto dell'incidente; tale traccia viene considerata reale nel plottaggio trasmesso l'11 luglio 80 dal 35° CRAM di Marsala. Alla luce di quanto sopra esposto appare logico dubitare la conformità del nastro di esercitazione sequestrato con quello realmente utilizzato la sera della caduta del DC9 Itavia.

Si sottolinea anche che il Di Natale, consulente di parte imputata, in tale veste porrà quesiti ai quali egli stesso avrebbe dovuto fornire risposta; ad esempio la richiesta di notizie circa la mancata presenza della data nel nastro n.99, nel qual caso egli non tiene conto, o simula di non ricordare, che anche nella THR da lui stesso realizzata nel 1980 la data non compariva sul nastro 99.

Deve essere infine rilevata la reticenza del generale Podrini, comandante della Brigata dal 1987 al 90, il quale ha in più occasioni negato fatti provati dal rinvenimento di materiale documentale. All'atto del rinvenimento del noto plico nel novembre 88, egli trasmette in visione al generale Pugliese le lettere relative alla vicenda e le rende "ufficiali" soltanto dopo l'approvazione di quest'ultimo; tale circostanza è stata appurata grazie al rinvenimento delle minute corrette dal Pugliese. Prima della missiva del 29.11.88, in cui Pugliese comunica al Sottocapo di S.M. che i nastri rinvenuti sono quelli già in possesso della Magistratura, si sono tenute alcune riunioni presso lo Stato Maggiore tra il Sottocapo e l'Ispettore, e presso l'ITAV tra Pugliese e Podrini, al fine di predisporre la missiva di cui è cenno. Il comandante della Brigata inoltre dapprima nega di aver mai trasmesso copia di un nastro e di tabulati THR prodotti nel corso delle operazioni peritali ai comandi superiori; poi, preso atto delle contrarie risultanze, dichiara di averne perduto memoria senza aggiungere altro. Anche sull'incarico dato al capitano Fagiani nel corso della riunione peritale dell'11 dicembre 89, cioè quello di confrontare il nastro di esercitazione Synadex, dapprima viene smentito e, dopo aver preso atto che esso in effetti fu dato, non ne dà chiarimento. Non ricorda poi, sempre esso Podrini, per quale ragione dietro disposizione del generale Pugliese, autorizzi l'8 settembre 89 il maggiore Di Natale a prender visione del materiale relativo all'incidente, custodito a Borgo Piave. Infine dichiara di non aver mai autorizzato la trasmissione via fax dei tabulati rinvenuti l'11 novembre 98 alla Commissione Pratis (v. esame Podrini Carlo, GI 05.11.96)

Relativamente alla vicenda del MiG23 libico precipitato in Sila, agli atti di quella Brigata viene rinvenuta la dichiarazione di una Commissione interna per la ricerca della documentazione, datata 15.10.91, ove si legge: "l'unica documentazione giacente alla Brigata connessa con l'evento di Ustica ed antecedente alla visita del GI Santacroce (11.11.80), riguarda l'analisi di un nastro proveniente dal 32° CRAM (Otranto). A riguardo si precisa quanto segue: - in data 31.07.80 è pervenuto dal 2° Reparto SMA un nastro di registrazione, contrassegnato con il numero 10, e relativo al periodo 07.30Z-10.50Z del giorno 18.07.80; - detto nastro, è stato

decodificato, analizzato e stampato presso il Gruppo Sviluppo Sistemi Automatizzati della Brigata in presenza di personale esterno appositamente giunto; - la documentazione relativa è stata direttamente acquisita dal suddetto personale esterno mentre il nastro originale è stato restituito a mezzo corriere allo SMA 2° Reparto il giorno 08.08.80; di tale evento ne è stata data comunicazione al Sig. Ispettore delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo “pro tempore” con il foglio TCT-00/236/G37-1 del 18.01.1991.” Nastro lo si ricordi, che non sarà mai più ritrovato.

I dati riferiti corrispondono alla realtà; infatti in data 31.07.80 il colonnello Bomprezzi trasmette a Borgo Piave il nastro di registrazione del sito di Otranto relativo al giorno 18.07.80; presso quel Centro venne effettuata una riduzione dati di tale nastro, nel periodo di tempo compreso tra il 31 luglio ed il 6 agosto 80; data in cui venne riconsegnato al SIOS da Borgo Piave. Il generale Gullotta Giuseppe, comandante all'epoca del CTA esclude di aver autorizzato od aver avuto notizia della riduzione dati di tale nastro di registrazione. (v. esame Gullotta Giuseppe, GI 09.10.96).

5. Conclusioni.

Al termine di questa esposizione delle vicende del sito, ben si può dire che esse si commentano da sole. Deve soltanto sottolinearsi che nel corso dei tanti anni in cui l'inchiesta si è interessata alla lettura ed analisi dei dati contenuti nei nastri di registrazione radar, nessun operatore di quella Brigata ha mai fornito informazioni aggiuntive a quelle richieste; neppure in occasione della prima riduzione dati quando ci si limitò ad effettuare una generica e incompleta riduzione. Delle innumerevoli chiavi di lettura dei nastri si è venuti a conoscenza soltanto nel 1989, limitatamente ai comandi che comparivano sull'etichetta dei nastri. E solo successivamente in seguito alle conoscenze acquisite dall'inchiesta, si è proceduto a completa rivisitazione del materiale radaristico e dei dati che se ne son tratti.

Borgo Piave, così è emerso dalla compiuta istruttoria ed era ovviamente risaputo dagli esperti dell'AM, era il centro presso il quale si poteva dare spiegazione ad ogni interrogativo in materia radaristica ed ogni necessaria interpretazione dei nastri magnetici agli atti – oltre che l'indicazione di tutto quel materiale che si doveva acquisire e conservare per la comprensione dei fatti. Quello che invece è successo, le precise scelte e i comportamenti conseguenti, sono provati dalle righe che sopra si sono scritte.

Segno di quale fosse l'interesse per l'evento – e quindi non la serata tranquilla in cui tutti avevano svolto un lavoro di routine, nulla di particolare era stato avvertito e non era emersa alcuna situazione d'allarme – in primo luogo quell'ordine dato al capitato Pietrantuono, da suo superiore diretto tenente colonnello Rossi, di recarsi a Marsala per controllare la registrazione delle tracce alla console, e i giorni immediatamente dopo l'incidente. Ordine poi revocato in quanto il relativo nastro di registrazione, come di sicuro altri nastri di quella sera, sarebbero stati raccolti ed esaminati direttamente presso il Centro.

Conferma dell'interesse e del progetto la riduzione dati effettuata tra il 31 luglio e il 6 agosto 80 a Borgo Piave del nastro di registrazione di Otranto – relativo all'incidente del MiG – di cui non è rimasta alcuna traccia documentale, nessuno ha memoria e addirittura il comandante del Centro, Gullotta, esclude di essere mai stato messo a conoscenza, così come di essere stato informato della consegna di quel nastro al suo personale dal SIOS il 31 luglio.

A Borgo Piave naturalmente, essendovi concentrate le più sofisticate strutture per la riduzione e qualunque altra operazione sul Nadge tutte le sessioni delle operazioni peritali a partire dal novembre 80 al 97. Anche in queste riunioni la medesima linea.

Nella prima, l'11 novembre 80, presente il PM, vengono consegnati i tabulati THR con il taglio nella parte delle coordinate x e y, rendendo così ininterpretabile anche dal perito più esperto il documento.

E poi a seguire in quella del 17 dello stesso mese allorchè vengono consegnati, a seguito di specifica richiesta dell'11 novembre dell'inquirente, le note quattro copie di tabulati THR e altrettante copie di cartine con il percorso del DC9 Itavia. Anche in questa occasione i tabulati THR presentano il taglio nelle parti relative alle coordinate. Singolare appare però come possa il Centro di Borgo Piave aver proceduto alla estrapolazione dei dati dai nastri di registrazione, in quanto gli originali erano stati consegnati la sera dell'11 novembre, come tra l'altro indica lo stesso Centro nella lettera del 17 novembre 80, mentre non v'è alcuna traccia documentale, verbale delle operazioni peritali dell'11, ove si sarebbe asserito che erano state effettuate le copie dei nastri. Questa circostanza lascia intravedere come il Centro di Borgo Piave, prima della riunione peritale, fosse già in possesso della copia dei nastri ed abbia approfittato di questa occasione per tirar fuori le copie tratte in un periodo antecedente l'11 novembre 80.

Quindi la riduzione dati del maggio 82, del nastro di registrazione di Marsala, portato a Borgo Piave da personale del SIOS, relativa alla near collision del 15 maggio 82 tra l'aereo di linea Milano-Palermo e i velivoli

militari in esercitazione nello spazio aereo dell'isola di Ponza e zona circostante. Anche in questo caso non c'è traccia documentale del passaggio di personale del SIOS a Borgo Piave. Viene invece effettuata una copia parziale del nastro di registrazione che poi è inserito nella pratica dell'incidente del 27 giugno 80 con la scritta "capitano Di Natale non toccare". Il nastro di registrazione originale non è stato mai restituito dal SIOS o dallo Stato Maggiore al CRAM di Marsala.

Sempre in questo Centro la riunione peritale del collegio Blasi del 4 marzo 85. Anche in questa circostanza non vengono prodotti tabulati attendibili, giacché, pur non presentando i tagli del novembre 1980, sono stati ottenuti mediante un nastro di riduzione non conforme a quello usato nell'80, cosicché le parti relative ai Tell States sono diverse da quelle registrate sui nastri, come sono diverse anche le impaginazioni dei fogli dei tabulati rispetto al 1980 e quindi la vicenda del rinvenimento dei nastri di registrazione nel novembre 88 e le varie versioni fornite dal generale Podrini.

Solo nella riunione peritale dell'11 dicembre 89, per la prima volta il personale di Borgo Piave svela ai periti che dai nastri di registrazione di Marsala possono effettuarsi altre estrapolazioni di dati dai nastri, diverse dalla semplice THR, la riduzione sempre propinata, quella da comando ID 12; così come invece era stato effettuato nelle due precedenti operazioni peritali dell'11 novembre 80 e 4 marzo 85.

Che lo Stato Maggiore seguisse quei lavori di Borgo Piave e che questo Centro non tenesse in alcun conto i vincoli che derivavano dall'inchiesta giudiziaria è provato dal fatto che il nastro di registrazione dell'esercitazione Synadex SPS 5904 viene nel gennaio 90 inviato, tramite ITAV, allo SMA così come gli vengono inviate le copie dei tabulati estratti dai nastri di Marsala ed effettuate nel corso delle riunioni peritali del dicembre 89. Tutto questo materiale ovviamente viene inviato senza che nulla si riferisca al collegio peritale e, di più, senza alcuna sua autorizzazione.

Qui in questo Centro l'allora capitano Fagiani, che ha sempre distillato con contagocce e solo dietro pressanti richieste dell'Ufficio e dei suoi periti le sue conoscenze del Nadge, quando non ha dato versioni riduttive o non conformi al vero o addirittura fuorvianti. E l'allora capitano Di Natale, che avrebbe potuto, come Fagiani, fornire precise cognizioni alle indagini, ed invece è stato trasformato da ausiliario dell'inquirente in consulente di parte di compagni d'Arma.

E poi le reticenze di Podrini, Stasio, Golini e Cesaro.

L'occultamento e la distruzione di tutte le copie dei nastri di registrazione di Marsala effettuate presso quel Centro sia nell'80 che nel marzo 85.

Emblematici infine della risposta di alcuni ambienti AM di fronte ad ogni ricerca che concernesse il disastro in oggetto e che potesse comportare un qualche passo avanti dell'inchiesta, i comportamenti sopra descritti di tutta quella serie enumerata di personaggi che operarono nel sito.

* * * * *

Capitolo VIII

ITAV.

1. Premessa.

L'ITAV era l'Ispettorato dell'AM specializzato nell'interpretazione dei dati del Traffico e della Difesa Aerea, con autorità funzionale su tutti i Comandi ed enti del Sistema di Difesa Aerea e, all'epoca del disastro, sull'intera rete del Controllo del Traffico Aereo. Per tale ragione, nei giorni successivi all'incidente, furono ad esso avanzate da parte della Commissione ministeriale presieduta dal dott. Luzzatti, richieste sui nastri TBT del traffico aereo civile. La prima richiesta venne formulata (oralmente il 9 luglio e con telex il 10 luglio) dalla citata commissione il 6 luglio 80, richiesta che l'ITAV girò ai Centri Radar di Marsala e Licola.

Lo stesso 10 luglio perviene la richiesta dell'AG di Palermo attraverso un telex della 3^a Regione Aerea, dal quale si evince che il 2° Reparto sarà destinatario di una copia di documentazione che verrà concentrata presso l'aeroporto di Trapani Birgi per la successiva consegna all'AG richiedente. Già dal giorno successivo, l'11 luglio, comincia a pervenire all'ITAV la documentazione; in quel giorno infatti risultano trasmesse dal 1° SOC le Track History di Poggio Ballone e Potenza Picena; le stesse però non appaiono registrate sui registri di protocollo dell'ITAV nè vi sono mai state rinvenute. Lo stesso giorno da Licola e Marsala vengono trasmessi i plottaggi che saranno invece registrati in arrivo sui registri di protocollo il 22 e 23 luglio 80; documentazione che poi sarà trasmessa all'AG l'8.07.88.

Il 15 luglio perviene la documentazione di Licola e Marsala, così come risulta scritto in atti trovati nell'archivio, nel febbraio 96, nonchè su appunti riportati nelle agende personali del Capo del 2° Reparto, sequestrate nel corso di perquisizione domiciliare nel settembre 95. Ma gli atti del 22° e 35° CRAM non verranno mai trovati all'ITAV così come non ne risulta traccia di trasmissioni presso i siti originatori. Nella stessa giornata perviene dal centro radar di Poggio Ballone la documentazione concernente la riproduzione di undici cartine riproducenti il traffico avvistato la sera del 27 giugno 80; documentazione che sarà trasmessa all'AG l'8.07.88.

Emerge che tra il 17 e 19 luglio il colonnello Fiorito De Falco, responsabile del 2° Reparto, nel corso di un colloquio con l'Ispettore

generale Fazzino, riferisce che la documentazione richiesta dalla commissione di inchiesta Luzzatti poteva essere inoltrata in quanto non presentava “questioni riservate”; mentre, in un colloquio con il responsabile dell’Ufficio Sicurezza Volo del 3° Reparto dello SMA, colonnello Sidoti, fa invece riferimento, per la consegna della documentazione alla anzidetta commissione, ad una autorizzazione del Gabinetto della Difesa.

Argomento quest’ultimo, mai prima emerso così come mai è stata rinvenuta la documentazione con la quale sarebbe stato richiesto il nulla-osta da parte del Gabinetto Difesa in quel periodo. Deve rammentarsi al proposito che l’unica missiva inerente questa autorizzazione da Difegabinetto è quella inoltrata dall’AG di Palermo in data 4 agosto 80 a seguito della comunicazione pervenuta dai Carabinieri di Palermo il 12 luglio.

Il 21 luglio il colonnello Fiorito De Falco riceve la notifica del decreto di sequestro dell’AG di Roma che richiede la consegna dei nastri magnetici (ove applicabile) della Difesa Aerea nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo. Il giorno successivo il Capo del 2° Reparto consegna, ad ufficiali di PG del Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza, solo documentazione cartacea, specificando che presso il sito di Licola non esisteva registrazione magnetica mentre presso quello di Marsala il nastro non poteva essere consegnato sia perchè inserito nell’elaboratore elettronico e sia perchè contenente dati di carattere classificato. La documentazione consegnata era quella che era stata custodita a Trapani Birgi nelle more dell’esecuzione del provvedimento dell’AG di Palermo. Deve tuttavia precisarsi che il Comando dell’Aeroporto di Trapani aveva specificato, nella nota di trasmissione, la presenza anche della documentazione del centro di Poggio Ballone, documentazione che non sarà mai rinvenuta e della cui soppressione verrà imputato il Fiorito De Falco.

Il sequestro delle agende di questo colonnello, che rimarrà all’ITAV fino al 1981, avvenuto nel settembre del 95, nonchè quello di documentazione di varia natura presso gli uffici dell’ITAV, avvenuto nel febbraio 96 alla costante presenza della polizia giudiziaria, consentiva di acquisire numerosi elementi preziosi per l’inchiesta, sino ad allora sconosciuti, di cui dovrà dirsi oltre.

2. Le funzioni e le competenze dell’ITAV.

Le funzioni dell'Ispettorato Telecomunicazioni e Assistenza al Volo vengono così descritte dal generale Fazzino che fu Ispettore Generale fino al 1981: "l'ITAV era articolato in 4 reparti di cui, il 1° si occupava della difesa aerea; il 2° del traffico aereo; il 3° di telecomunicazioni; ed il 4° di meteorologia. Era in questi settori un organo di Stato Maggiore specializzato, nel senso che, pur non impiegando direttamente gli enti periferici dipendenti dai Comandi di Regione, aveva la responsabilità del loro addestramento. Dipendevano direttamente dall'ITAV il centro tecnico di Borgo Piave - per la difesa aerea - e il centro tecnico addestrativo di Pratica di Mare - per le telecomunicazioni e assistenza al volo -". Nella catena di comando - limitatamente al controllo del Traffico Aereo - trattandosi dell'ente sotto la cui responsabilità venivano emesse le autorizzazioni e le restrizioni al sorvolo di determinati spazi aerei, esso Ispettorato doveva essere informato di quanto accadeva nei suddetti spazi; per tale ragione nell'ora immediatamente successiva alla scomparsa del DC9 Itavia il Capo del 2° Reparto fu informato telefonicamente dalla RIV di Ciampino, interessato perché nell'ufficio da lui diretto

incardinato l'ufficio inchieste.

Queste le competenze dell'ente che tra i primi ricevette la notizia della scomparsa del velivolo Itavia. Circa mezz'ora dopo l'incidente, alle 19.37Z il tenente colonnello Guidi Guido - Direttore della RIV dice al maggiore Massari Porfirio - capo sala operativa di Ciampino, "io avverto l'ITAV" e Massari chiede "a Fiorito gli telefoni tu che hai il diretto?"; Guidi a questo punto dovrebbe aver avvisato il colonnello Fiorito De Falco Nicola - Capo del 2° Reparto ITAV - dell'accaduto; non si ha però registrazione di tale comunicazione, perché, essendo stato il Fiorito probabilmente chiamato presso la sua abitazione, la linea privata non veniva registrata.

Nella successiva conversazione delle 20.23Z sul canale 28 - bobina VI - di Ciampino - è il colonnello Fiorito De Falco, evidentemente già al corrente dell'accaduto che chiama il tenente colonnello Guidi per avere maggiori notizie sulla caduta del DC9 Itavia. Il testo della conversazione è noto, giacché è stato commentato nella parte dedicata a Ciampino.

I punti salienti comunque della conversazione riguardano l'intenso traffico militare americano presente al momento dell'incidente e le eventuali ipotesi avanzate dagli interlocutori, esplosione o collisione; Guidi e Fiorito De Falco, come già s'è visto, in primo luogo non hanno rammentato per intero la conversazione; dopo la contestazione e l'ascolto, ne hanno rivisitato il contenuto facendo solo delle ipotesi sulle ragioni che li portarono

a discutere di quegli argomenti, ma non apportando, a causa delle loro scelte di chiusura totale, alcun contributo al progresso dell'inchiesta.

I contatti tra Guidi e Fiorito De Falco proseguirono anche il giorno successivo. In proposito il tenente colonnello Guidi ha dichiarato: "...il giorno dopo riferii al colonnello Fiorito De Falco del 2° Reparto ITAV, mio superiore sulla linea operativa, che era stato localizzato il punto in cui si era verificato l'incidente e che però dall'esame del tracciato non erano emersi elementi significativi per individuarne la causa... . Non so se questa comunicazione fu fatta per le vie brevi o per iscritto...non mi risulta che qualcuno mi abbia parlato di intenso traffico militare...se ci fosse stato di certo avrebbero dovuto riferirmi...quella sera non si fece l'ipotesi della collisione..." (v. esame Guidi Guido, GI 10.10.91).

3. Le dichiarazioni di Fiorito De Falco e degli altri ufficiali.

Analoghe le dichiarazioni di Fiorito De Falco: "... ero stato avvisato la sera stessa per via telefonica dall'ufficiale di servizio a Ciampino...escludo che il capo sala...mi abbia informato dell'esistenza di un intenso traffico militare...il giorno dopo io richiesi informazioni su presenze di traffici, certamente al Russo che era venuto a rapporto da me, e forse anche a Guidi che probabilmente lo accompagnava...i due interpellati escludono la presenza di qualunque traffico che avesse potuto far pensare ad una collisione..." (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 10.10.91).

L'Ispettore Generale dell'ITAV dell'epoca, Fazzino, dichiara in Commissione Stragi che "il giorno dopo l'incidente...seppi del disastro ascoltando...il giornale radio delle ore 06.30. Questo proprio perché non ero inserito nella catena operativa, perché chi deve essere informato immediatamente è il Sottocapo, il Capo di S.M. e naturalmente la catena operativa. Quella che deve attivare i soccorsi". (v. audizione Fazzino Cesare, Commissione Stragi 23.11.89); dichiarazioni confermate anche dinanzi all'AG: "... io non fui avvisato la sera stessa del fatto, perché vi è una catena operativa che fa capo ai Comandi Operativi (ROC) mentre per l'ITAV non vi è un obbligo di comunicazione...". (v. esame Fazzino Cesare, GI 10.10.91).

Permane così la discrepanza tra le dichiarazioni di Fazzino che esclude di essere stato avvisato la sera stessa dell'incidente e quelle di Fiorito confermate dalla conversazione delle 20.23Z con Guidi. Ma tutto

induce a stimare la veridicità dei contenuti delle conversazioni telefoniche. Per cui deve dedursene che quel teste è pienamente mendace e come tale dovrà essere preso in considerazione dall'Ufficio del PM.

Il capitano Valenti Mario, che era capo dell'Ufficio inchieste dell'ITAV, fu contattato la sera stessa e, come risulta dalle conversazioni telefoniche di Ciampino, si recò durante la notte presso l'ACC, dove rimase fino all'indomani mattina; questo il suo ricordo: "fui chiamato telefonicamente dall'ACC da persona che non ricordo. Giunsi a Ciampino verso le 23... . Sono rimasto fino alle 08.30 del mattino successivo, ossia il 28 giugno 80. Non furono fatte ipotesi particolari, mi sono stati riferiti i dati necessari per la ricostruzione del fatto. Non mi ricordo che siano state fatte ricerche per trovare aerei americani... . L'indomani mattina chiesi al generale Fazzino di essere sostituito perché prevedevo che l'indagine sarebbe stata...difficile. Fui sostituito dal maggiore Mosti". (v. esame Valenti Mario, GI 31.01.92).

Delle notizie ricevute durante la notte rimane traccia in alcuni fogli manoscritti dal Valenti e sequestrati in data 17.03.95 presso l'ITAV; detti documenti non sono stati consegnati in epoca precedente, probabilmente perché conservati nella cartella di un altro incidente aereo, quello occorso al velivolo IBADE il giorno 27.06.80 nei pressi dell'isola d'Elba. Negli appunti si legge: "ha sorvolato Bolsena 18.34 a FL290; tra Latina e PNZ ha richiesto di scendere a FL250 per forti venti; veniva autorizzato a raggiungere FL250 sull'A13A (18.56) stimando PRS alle 19.13Z... . In volo contemporaneamente nella zona si trovava il volo Air Malta 571 a FL370 (A1.A13) circa 10' dietro...Licola avrebbe avvistato la traccia del velivolo a FL260 fino all'A13A. Marsala non avrebbe seguito la traccia perchè aveva al momento una esercitazione...".

La mattina del 28 giugno l'allora capo Ufficio Operazioni della RIV, il tenente colonnello Russo Giorgio, riferisce al colonnello Fiorito De Falco delle attività poste in essere per le ricerche del DC9 Itavia "...Russo mi fece vedere una cartina... In quella circostanza gli chiesi espressamente se era rilevabile qualche elemento che potesse far pensare ad una collisione, egli rispose negativamente, rassicurandomi..." (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 10.10.91). La cartina cui fa riferimento Fiorito è stata sequestrata in data 8.10.91 e riporta i plots del velivolo I-Tigi, tra cui i due famosi -17 e -12 di cui più ampiamente è detto nel sito di Ciampino.

Russo non rammenta di aver incontrato personalmente Fiorito; ricorda invece una conversazione - probabilmente telefonica - nel corso della quale illustrò cosa emergeva dal tracciato e cioè che ad un certo momento si

interrompeva il segnale secondario del DC9 e che nulla di anormale poteva essere segnalato attorno a quell'area. (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91).

Nel corso della giornata, secondo il generale Fazzino, Fiorito De Falco e Sguerri lo aggiornarono sulla situazione "...chiesi ai miei collaboratori...se vi erano state delle possibili collisioni con aerei militari, mi fu risposto che questa possibilità non vi era, perché non vi erano velivoli militari nelle immediate vicinanze dell'aereo DC9. Si parlò anche di eventuali portaerei e la risposta dei miei collaboratori fu che avevano fatto ricerche per verificare dove fossero le portaerei americane...e che l'esito era stato negativo..." (v. esame Fazzino Cesare, GI 10.10.91).

Il 1° Reparto dell'ITAV, competente per la Difesa Aerea, venne interessato limitatamente ai dati prodotti dai siti radar; in esso fu delegato a seguire la vicenda il tenente colonnello Vespasiani del quale si dirà in seguito; il colonnello Sguerri Ferdinando, capo del Reparto, ha tuttavia, rispetto a quanto riferito da Fazzino, un diverso ricordo: "...per quanto concerne il disastro in questione ricordo che il venerdì in cui successe ero appena ritornato da una missione NATO a Bruxelles. Non ricordo quello che ho fatto il giorno successivo...con ogni probabilità per il fatto che ero stato in missione all'estero rimasi a casa...non ricordo di riunioni con il generale Fazzino l'indomani dell'incidente aereo... può darsi che ad essa abbia partecipato il mio sostituto...il tenente colonnello Vespasiani..." (v. esame Sguerri Ferdinando, GI 22.04.93).

Il 28.06.80 il maggiore Aldo Mosti dell'ufficio inchieste viene, probabilmente dietro suggerimento di Valenti, chiamato a far parte della Commissione di inchiesta nominata dal Ministro dei Trasporti come rappresentante per l'AM; la Commissione era presieduta, come già noto, da Luzzatti Carlo, Direttore dell'Aeroporto di Alghero. Nello stesso giorno dell'insediamento la Commissione richiede all'ITAV "...stralcio comunicazioni TBT relative al volo IH870 Bologna - Palermo giorno 27 giugno...et registrazioni comunicazioni con centri soccorso aereo interessati...". Nel telex compare l'annotazione manoscritta del tenente colonnello Valenti, dalla quale risulta che l'ITAV avrebbe richiesto direttamente agli enti del traffico aereo la documentazione indicata nel telex, richiesta formalizzata dal 2° Reparto in data 1° luglio 80.

L'attività di informazione dell'Ispettorato viene confermata dalle annotazioni presenti nel quaderno-brogliaccio di Fiorito De Falco, sequestrato in data 06.10.95. In data 28 giugno vi si trova scritto: "Firenze - Bolsena - Puma - Latina - Circeo - Ponza dopo Latina a FL 290 chiesto di

scendere a 250. Dalle comunicazioni TBT risulta che pilota abbia affermato: mi sembra un cimitero, Firenze non è operativo (OFF) Bolsena pure e a Ponza non funziona né il radiogoniometro (RDP) né il VOR. Chiesto vettore per (raggiungere) Ponza. Su Ponza, afferma che riceve bene Palermo. Seguito fino al punto Condor.

- La Difesa non ha visto (niente di anormale?) un Air Malta a livello 370 (cioè a quasi 12.000 piedi sopra) seguiva la stessa rotta distanziato di 10 minuti (poi a circa 80 miglia)

- Chiamato a 115 miglia da Palermo = non (ha risposto) il controllore ha chiamato '56 (alle 18.56?) (risposta stima Palermo alla distanza di 136 miglia)

- Sembra che un elicottero (abbia) visto una macchia d'olio a circa 130 miglia (da Pal?). Mare forza 4

- Trombetta (Capo CRS di Ciampino?) (avvistate?) 15 salme - troncone di coda recuperato da (?) a 39°39'N/13°11'E (E) il cono terminale di coda della fusoliera - 160 centimetri di lunghezza.

- L'Andrea Doria è incaricata di recuperare (le) salme maciullate (?)

Registrazione plot (?)

(a) 126 miglia (si è verificata) caduta del radar secondario di bordo (SSR) poi a 15- battute circa 2 battute di primario”.

In merito a tali annotazioni Fiorito non fornirà elementi a chiarimento nel corso dei successivi esami testimoniali ed interrogatori; esse in ogni caso dimostrano come l'ITAV venisse informato in tempo reale dello svolgimento delle operazioni di soccorso.

In data 7 luglio perviene all'ITAV un telex da parte di Luzzatti, con il quale si richiedono le “...registrazioni tracciamenti radar Difesa Aerea (DAT) operanti in zona compresa tra Latina/Ponza/Palermo relativi al volo IH870 Bologna/Palermo giorno 27 giugno/coran et eventuali comunicazioni TBT intercorsi tra Enti Difesa Aerea et A/M.”. Il messaggio viene smistato dalla Segreteria Generale, per le azioni di competenza al 1° Reparto e per coordinamento anche al 2° Reparto; al 1° Reparto perviene il 9 luglio quando il capo Reparto Sguerri vi annota: “Provvedere con urgenza”. La pratica viene trattata dal tenente colonnello Vespasiani secondo quanto risulta dall'annotazione: “9 luglio 80 - Allertata Licola - comandante interinale maggiore Carchio...9 luglio 80 - Allertata Marsala - Controllore I.C. tenente Del Zoppo... 10 luglio 80 - Fatto tele “o” ufficiale...”. Effettivamente, in data 10.07.80, il 1° Reparto invia un telex a firma di Sguerri - avente priorità “O” - al 3° SOC, alla 3ª R.A. ed ai CRAM di Licola e Marsala. Appare invero singolare che tale messaggio sia stato formato ed inviato ad ore 08.50Z, cioè in un orario in cui non era ancora

stata formalmente ricevuta la richiesta di Guarino di seguito riportata: "...registrazioni intercettazione radar militari comunque operanti sul mare Tirreno tra ore 18.00Z et ore 21.15Z del giorno 27.06.80 con particolare riferimento at allineamento Latina/Ponza/Palermo...", messaggio che perviene dalla 3^a RA ad ore 12.40Z del 10 luglio 80.

Sulla copia, l'11 luglio il colonnello Sguerri annota: "...Vespasiani, attenzione! La copia dell'ITAV sarà indirizzata dal 2° Reparto."; nel quaderno-brogiaccio di Fiorito De Falco, alla pagina compresa tra le date del 9 e 11 luglio 80, compare la seguente annotazione: "...Salvi: richiesta Procura di Palermo documentazione radar militare ..."; il colonnello Salvi Vinicio era il capo Ufficio Operazioni della 3^a RA, ufficio che aveva originato il telex.

Lo stesso 11 luglio il CRAM di Marsala invia un telex all'ITAV con il quale comunica di aver consegnato al Comando Aeroporto di Trapani Birgi la documentazione richiesta il 10.07.80; sulla cedola di smistamento pratiche, che assegna la trattazione al 2° Ufficio del 1° Reparto, vistata da Sguerri il 12.7, compaiono le seguenti annotazioni di Vespasiani: "Ricevuta documentazione P.Ballone il: 15/7/80 ore 11.45 Ricevuta documentazione Marsala il: 15/7/80 ore 13.15".

L'11 luglio perviene per conoscenza un telex dal 3° SOC di Martina Franca che coordina la raccolta della documentazione richiesta con i telex datati 10 luglio. Sulla cedola di smistamento pratiche compare in data 12/7 il "visto" di Sguerri che assegna la "questione" a Vespasiani; nello stesso foglio compare la seguente annotazione manoscritta da Vespasiani: "Ricevuta documentazione Licola il: 15/7/80 ore 12.10".

Dalle annotazioni sull'orario e sul giorno di arrivo della documentazione, si evince che il 15 luglio il materiale richiesto ai siti radar interessati era interamente pervenuto all'Ispettorato, e da una annotazione che compare, tra le altre, nel quaderno-brogiaccio di Fiorito De Falco, emerge anche l'analisi che su quei dati venne subito compiuta: "...15 luglio QTN (sta per questione; nde) Itavia IH870 Disposizioni generale Ispettore: non appena giunta la documentazione richiesta ai CRAM, dopo rapida valutazione inviare copia a dr. Luzzatti presidente Commissione Inchiesta c/o dr. Bonfiglio Direttore Aeroporto Civile Ciampino. Ore 11.40 pervenuta a mezzo corriere documentazione di Poggio Ballone. Valutata con tenente colonnello Vespasiani: non sono rilevabili tracce correlabili con velivolo di cui trattasi. Pervenuta documentazione Licola, nulla di significativo: le tracce sono correlabili intorno al tempo previsto. Idem ad un primo esame x Marsala. Chiarito che indirizzo Licola era x CC Palermo ma sono stazionanti a Trapani come confermatomi da colonnello Salvi chiamato su

suggerimento colonnello Brindisi”. Quest’ultimo era l’ufficiale addetto al 5° ufficio Telecomunicazioni del 3° Reparto; fu costui a suggerire di contattare il capo Ufficio Operazioni della 3ª RA al fine di aver conferma che i plottaggi di Licola dell’11.07.80 erano stazionanti a Trapani, nonostante la nota fosse indirizzata ai Carabinieri di Palermo.

Agli atti dell’ITAV risulta essere protocollata soltanto la documentazione cartacea proveniente da Poggio Ballone, mentre non si rinviene alcuna traccia della documentazione dei siti di Licola e Marsala pervenuta lo stesso 15 luglio, secondo quanto appare nelle annotazioni apposte sulle cedole smistamento pratiche; considerazione questa che parrebbe priva di significato, se non si tenesse conto che la documentazione pervenuta in quei giorni non sarà mai consegnata né rinvenuta.

L’analisi dei dati accennata da Fiorito, trova corpo in un appunto per uso interno del 15 luglio, nel quale Vespasiani, in merito alla documentazione pervenuta dal sito di Poggio Ballone, scrive: “nessuno dei tracciati di aeromobili riportati nelle cartine corrisponde per posizione, tempo ed identificazione al velivolo oggetto della inchiesta”.

Il 16 luglio 80, la Commissione d’inchiesta invia all’Ispettorato il seguente telegramma: “pregasi mettere at disposizione questa commissione dati registrazioni et relativi tabulati radar Marconi - Selenia inerenti volo IH870 Bologna/Palermo giorno 27.6.80”. Il telegramma è protocollato dal 2° Reparto il giorno successivo ed allo stesso è allegato, un foglio intestato “ITAV il capo del 2° reparto” ove è riportata la seguente annotazione manoscritta: “Da contatti intercorsi con Commissione Inchiesta (sig. Mannu) non si può inviare nulla che non sia preventivamente autorizzato da Magistratura, è in corso il passaggio di competenza da dr. Guarino a dr. Santacroce (Roma) che farà pervenire 21.7.80”.

In data 17, 19 e 21 luglio (ma quest’ultima data non è chiara), compaiono delle annotazioni sul quaderno - brogliaccio di Fiorito De Falco che chiariscono le attività svolte dall’ITAV sulla documentazione pervenuta dai CRAM.

“17-7 generale Fazzino ha telefonato generale Ferri per riferirmi su esame preventivo tracciati radar D.A., si possono consegnare in quanto non presentano q.t.n. (sta per questioni, nde) riservate. Il generale Ferri non c’era o era molto impegnato: mi ha detto di telefonare Stataereo per sbloccare la documentazione giacente a Trapani.

19 Luglio SMA (Brindisi) conferma che attraverso il Gabinetto Ministro Difesa è stata chiesta autorizzazione a fornire tracciamenti radar a commissione inchiesta IH870. Sino a quando tale autorizzazione non sarà

pervenuta non bisogna consegnare tale documentazione. Preparata la lettera ed il tele di autorizzazione in attesa di conoscere etc. etc. Rappresentato q.s. (sta per quanto sopra; nde) generale Fazzino.

X Visita 2 S.U. della G. di F. per sequestro materiale

- Nucleo Centrale Polizia Tributaria (G di F) via dell'Olmata n.45 telefono centralino 472921. tenente colonnello Pedone, Brig. Podda, Brig. Matera”.

In data 21 luglio viene infatti notificato all'ITAV il decreto di sequestro datato 16.07.80, emesso dalla Procura di Roma da personale della Guardia di Finanza; al provvedimento, consegnato al colonnello Fiorito De Falco, non viene data immediata esecuzione, poiché il materiale richiesto, secondo quanto asserito da Fiorito, non era nella disponibilità immediata dell'ITAV; l'ufficiale si impegnava, però, nel contempo, a farlo pervenire nel suo ufficio per il giorno successivo.

Nella stessa giornata del 21 luglio, infatti, il colonnello Fiorito De Falco richiede al Comando Aeroporto di Trapani Birgi e a Ciampino la trasmissione della documentazione richiesta nel decreto e giacente presso quegli aeroporti nelle more dell'esecuzione del decreto del 5 luglio emesso dal Tribunale di Palermo.

Il giorno successivo Fiorito De Falco consegna la documentazione pervenuta da Ciampino e quella giunta da Trapani, trasportata con un velivolo G91Y del 32° Stormo di Brindisi dal capitano Gorga Pasqualino (deceduto nel 1984 a seguito di un incidente con velivolo F104) e dal tenente Gennari Cosimo; quest'ultimo, escusso nel '96 ha ricordato la missione ma non in cosa consistesse il materiale trasmesso nè a chi fu consegnato.

Il contenuto del plico arrivato da Trapani non viene chiarito neppure nella lettera di trasmissione a firma del comandante di Trapani Birgi, - colonnello Giorgio Pentericci, nella quale si legge: “in allegato si trasmettono le registrazioni effettuate dai CRC di Marsala, Licola e Poggio Ballone”; appare singolare che in calce alla suddetta nota compaia l'annotazione manoscritta di Fiorito De Falco: “Consegnate a Procura le registrazioni allegate in data 22.7.80 come da verbale allegato”, mentre nel verbale di sequestro del giorno 22 luglio, non viene menzionata la documentazione di Poggio Ballone.

Richieste a Fiorito De Falco spiegazioni sulla mancanza della documentazione del sito toscano, egli dichiara: “suppongo che se ci fosse stata, sarebbe stata consegnata ugualmente. Non vedo perché non si dovesse consegnarla” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 28.11.96)

Nel verbale di sequestro del 22 luglio appare scritto, a proposito della consegna dei tracciati radar della D.A.: “le registrazioni su nastro relative al radar di Marsala sono inserite nell’elaboratore elettronico del citato radar, e disponibili per l’eventuale decodifica da parte della Commissione d’inchiesta perché sullo stesso sono riportati i dati di carattere classificato”.

Sul significato di questa frase Fiorito De Falco chiarisce: “facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall’elaboratore perché ne fa parte integrante. Ciò è vero, nel senso che ... non può essere girato su altro elaboratore che non sia quello del Nadge... poi suggerii che il Magistrato fosse autorizzato ad accedere al CRAM per eventuale trascrizione della pizza” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96)

Nella successiva annotazione del 2 ottobre, nel brogliaccio si legge: - Sidoti: spiegato che quando, per ordine di Stataero (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto a Magistratura, ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa parte integrante. Ciò è vero nel senso che il soft Nadge è peculiare per il Nadge e non può essere girato su altro calcolatore che non sia quello Nadge. Suggestirei che il magistrato fosse “autorizzato” ad accedere al CRAM per l'eventuale trascrizione della pizza su moduli”.

A proposito di quanto esposto al Sidoti, Fiorito De Falco ha dichiarato di aver preso appunti sulla conversazione perché si sentì “rimproverato” per aver inserito nel verbale di sequestro del 22 luglio 80 la detta formula ambigua sull’elaboratore Nadge: “Mi fu contestato che - con quella formula; nde - io avessi autorizzato la Magistratura ad andare a fare le decodifiche presso Marsala” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

La documentazione consegnata alla Guardia di Finanza, di cui è verbale il 22 luglio, comprende le missive del 35° CRAM di Marsala e del 22° CRAM di Licola, entrambe datate 11 luglio 80, relative ai dati richiesti in data 10 luglio 80 dalla 3ª Regione Aerea, missive che risultano regolarmente protocollate.

In data 24 luglio, il colonnello Salvi della 3ª RA chiede a Fiorito De Falco assicurazioni circa l’avvenuta ricezione della documentazione proveniente da Trapani; lo stesso giorno Salvi annota, su una cedola di smistamento e visione atti: “documentazione richiesta già inviata da Trapani a ITAV (colonnello Fiorito) con velivolo G91Y di Brindisi il giorno 21/7 (lunedì). Il giorno 23/7 ho avuto conferma che il colonnello Fiorito aveva ricevuto il tutto”. La richiesta di Salvi traeva origine dalla ricezione per

conoscenza, il 24 luglio, di un telex che l'ITAV aveva trasmesso in data 22 luglio 80 all'aeroporto di Trapani e Ciampino per chiedere l'invio della documentazione. Sull'esistenza di eventuali altre ragioni, Salvi ha dichiarato: "ho il ricordo di una nota di sollecito, proveniente dall'ITAV di Roma, che riguardava l'invio del materiale custodito a Trapani all'ITAV. Successivamente chiamai Pentericci il quale mi informò dei dettagli della spedizione all'ITAV già avvenuta con un velivolo. Dopo aver parlato con Pentericci...contattai il colonnello Fiorito De Falco...per dirgli che il materiale era già stato spedito. Qualche tempo dopo lo contattai nuovamente per chiedergli che fine avesse fatto quel materiale, lui mi rispose che si trovava in cassaforte e che nessuno si era presentato per ritirarlo."(v. esame Salvi Vinicio, GI 22.05.96).

La documentazione di Poggio Ballone trasmessa in data 21 luglio 80 dall'aeroporto di Trapani Birgi all'ITAV non è stata mai rinvenuta presso l'ITAV né in nessun altro Comando o Reparto della Forza Armata. Sulla vicenda dell'invio e della consegna di questo materiale s'è discusso nella parte relativa al CRAM di Poggio Ballone.

La documentazione di questo sito non è la sola a non essere stata rinvenuta; infatti in data 11 luglio 80 risulta sul registro di protocollo del 1° ROC di Monte Venda l'invio all'ITAV - 2° Reparto e ad altri enti delle Track History del 14° e 21° CRAM. Di tale documentazione nei registri di protocollo dell'ITAV del 1980 non risulta alcuna traccia in arrivo, né sono state rinvenute le Track History in disamina.

4. L'attività dell'Ispettorato relativa alla vicenda del DC9.

L'attività dell'Ispettorato relativa alla vicenda viene riportata anche nel diario storico dell'ITAV - una sorta di pubblicazione sulle attività svolte dall'ente - , ove nella parte relativa al mese di luglio 80 veniva riportato: "Pag. 34 - riservatissimo - Incivolo Itavia del 27.6.80. (Riservato) Su richiesta della Procura di Palermo questo Reparto ha provveduto a rilevare tutte le registrazioni del tracciamento radar sulla direttrice Latina/Ponza/Palermo, relative al DC9 Itavia (I-Tigi) inabissatosi il 27.06.80 nel mare di Ustica. Le predette registrazioni e relative riduzioni grafiche effettuate dai siti D.A. di P. Ballone, Licola e Marsala nonché le comunicazioni TBT esistenti sono state consegnate al 2° Reparto T.A. per il successivo inoltro alla Commissione d'inchiesta. (tenente colonnello Vespasiani - St.216 - tel.4455). Pag. 57 - 4. Relazioni sulle riunioni o su

comunicazioni telefoniche di particolare importanza. a. “La Repubblica” richiesta di informazioni sul funzionamento del Q.T.A. Si informa il Gabinetto del Ministro che le informazioni a giornalisti de “la Repubblica” e del “Corriere della Sera” sono state fornite nel corso di una riunione presso l'ITAV. Si precisa altresì di aver fornito ai citati giornalisti notizie circa il Controllo del T.A. e della Difesa Aerea, nonché informazioni all'incidente del DC9 Itavia tenendo conto ovviamente del segreto militare e di quello istruttorio. (magg. Pascarella - St.130 - tel. 5581)”.

Le annotazioni riportate nel diario sarebbero risultate di maggior utilità, se fossero state portate a conoscenza degli inquirenti tempestivamente; infatti avrebbero fornito un quadro generale sulle attività svolte dall'ITAV ed indicato l'ufficiale che si occupò della vicenda; invece dopo il rinvenimento di uno stralcio del diario soltanto nel 96, si giungeva al sequestro dell'intera pubblicazione il 14.11.96, quando Vespasiani era già scomparso, risalendo la sua morte all'84.

In data 26.08.80 l'ITAV - 2° Reparto, trasmette al 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto SMA, il decreto di sequestro del 16.07.80 ed i relativi verbali redatti dalla Guardia di Finanza; tale comunicazione viene effettuata perché lo SMA doveva rispondere a Difesa Gabinetto circa la richiesta di nulla osta alla consegna del materiale indicato nel provvedimento del dott. Guarino.

Il 28 agosto 80 l'AG di Palermo informa i Carabinieri di quel capoluogo di aver richiesto il nulla-osta a Difegabinetto per la consegna della documentazione richiesta il 5 luglio, sollecitando l'esecuzione del provvedimento. Il Comando Carabinieri di Palermo richiede a Trapani Birgi la documentazione, ricevendo in risposta, il 6 settembre un telex da cui si evince che la documentazione richiesta con il messaggio del 10 luglio 80 della 3ª RA, era stata già trasmessa all'ITAV.

I Carabinieri si rivolgono l'8 settembre all'ITAV chiedendo presso quale ufficio potesse essere prelevata la documentazione di cui al provvedimento dell'AG di Palermo; il giorno successivo, il 2° Reparto-ITAV risponde che la documentazione inviata dal Comando aeroporto Trapani Birgi era stata consegnata a personale della Guardia di Finanza in data 21 e 22 luglio 80 a seguito di decreto di sequestro emesso dalla Procura di Roma in data 16.07.80.

Chiarita la sovrapposizione dei provvedimenti e l'avvenuta esecuzione di quello di Santacroce, il 10 settembre i Carabinieri restituiscono ineseguito il decreto di sequestro al sostituto Guarino. Si ricollega, probabilmente a tale episodio, una annotazione apposta nel quaderno-brogliaccio in data 12 settembre dal colonnello Fiorito, ove si

legge che era pervenuta al suo ufficio una richiesta del prof. La Franca, membro del collegio peritale nominato da Guarino, il quale voleva sapere dove potessero essere reperiti i tracciati radar di Licola e Poggio Ballone per poterli sviluppare; dopo tale richiesta, il Capo del 2° Reparto contattò con ogni probabilità il 21° CRAM di Poggio Ballone poiché in una annotazione manoscritta del 13 settembre, il tenente colonnello Vespasiani scrive: “Il Capo OPS del 21° CRAM (capitano Pongiluppi) a seguito comunicazione telefonica del colonnello Fiorito De Falco (2° Reparto T.A.) ha comunicato che presso il 21° CRAM esiste tutta la documentazione scritta relativa all'incivolo IH870 ad eccezione dei nastri magnetici o pizze per le quali non avendo ricevuto in proposito alcun ordine di conservazione (tele 1^a RA) ha provveduto alla cancellazione secondo le norme (dopo 30gg.)”.

Alla richiesta del perito d'ufficio La Franca, non viene dato corso da parte dell'ITAV, in quanto, in data 15.09.80, Fiorito De Falco annota: “15 Sett. 80 - Telefona prof. La Franca per qtn radar di Licola e P. Ballone. riferito quanto concordato con colonnello Sidoti sabato scorso e cioè che la richiesta di andare ai due CRAM deve essere inoltrata a Comando 2^a R.A. di cui dipendono territorialmente i 2 CRAM citati”.

Sul ritiro dei nastri di Marsala, l'ITAV, non pone in essere alcuna attività oltre ad informare lo SMA del ritiro, interessamento che appare anche nelle annotazioni di Fiorito del 2 ottobre: “Parlato con colonnello Pacini - Pacini Fulvio - vice comandante del 3° ROC; nde - (v.Com.3° ROC 094-250 opp.4195) e spiegato qtn CRAM Marsala. La pizza è disponibile etc. etc. Suggesto di non intralciare ingresso Procuratore in installazione per sequestro pizza. Questi potrebbe ritenere che stiamo facendo ostruzionismo poiché abbiamo qualcosa da nascondere quando sappiamo bene che ciò non è vero. Del resto SMA è informato”.

In data 18.10 e 10.11.80, su richiesta del 3° Reparto dello SMA, l'ITAV - 1° Reparto - coordina le modalità di accesso a Borgo Piave del dott. Santacroce e dei periti per la lettura dei nastri di Marsala. Si ricordi che il Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave, come già s'è detto, è un ente sottoposto all'ITAV.

A conclusione del primo periodo in cui l'ITAV si è occupata della vicenda relativa al DC9, appare singolare che nonostante la competenza fosse del 2° Reparto, l'ufficiale che più di altri analizzò la documentazione proveniente dai siti della Difesa, fosse il tenente colonnello Vespasiani del 1° Reparto. Rimane poi il dubbio sul contenuto della documentazione che nella seconda decade del mese di luglio perviene all'ITAV dai siti della

Difesa Aerea, materiale mai consegnato né citato dallo SMA, la cui esistenza si accerterà soltanto parecchi anni dopo e non senza difficoltà.

Il 15.05.82 il comandante Murabito del volo AZ1122 Milano - Palermo, velivolo DC9 dell'ATI, denuncia una near-collision lungo l'aerovia Ambra 13 nei pressi di Ponza. A seguito di tale denuncia l'AM apre una inchiesta nominando una Commissione d'inchiesta presieduta dal Sottocapo dell'epoca generale Ferri e della quale facevano parte il tenente colonnello Mario Valenti e il capitano Francesco Di Girolamo dell'Ufficio Inchieste dell'ITAV. Scopo della Commissione era accertare se le detonazioni e le vibrazioni avvertite dal Murabito fossero attribuibili alla esercitazioni "Distant Drum" in corso mentre l'AZ1122 stava sorvolando la tratta Ponza - Ustica; su questa vicenda si rimanda al punto di cui al cap. 2° del Titolo 1° sul volo AZ del 15.05.82.

La Commissione si avvale dei dati dei radar sia civili che militari. Per quanto riguardava i dati della Difesa Aerea vennero richiesti i dati del DA1 di Licola (ancora in fonetico - manuale) e quelli desunti dal nastro di registrazione del radar di Marsala. Le riduzioni dati effettuate dal nastro di Marsala furono realizzate presso il Centro Tecnico Addestrativo Difesa Aerea di Borgo Piave. Particolare che deve essere ricordato a proposito del rinvenimento, di cui s'è detto, di un plico presso quell'ente in data 11.11.88. Presso il CTADA di Borgo Piave infatti furono realizzate delle cartine riproducenti i tracciati dell'AZ1122; durante la trasmissione delle cartine alla Magistratura, in data 19.06.82, fu erroneamente trasmessa una cartina riprodotte la situazione aerea del 27.06.80 e non quella del 15.05.82.

In data 28.01.85 l'ITAV trasmette a questa AG le strips progresso volo dell'IH870 della RIV di Roma, riservandosi di trasmettere quelle relative agli aeroporti di Bologna e Palermo.

In data 20.02.85 viene dato parere favorevole all'accesso dei periti d'Ufficio (collegio peritale Blasi) presso la Brigata Tecnico Addestrativa Difesa Aerea di Borgo Piave per l'estrapolazione dei dati contenuti nei nastri del sito di Marsala; operazione effettuata in data 04.03.85.

Nell'aprile dell'85 l'ITAV coordina le attività relative all'esperimento giudiziale (effettuato con velivoli F104 sulla tratta Ponza - Palermo con registrazione dati radar di Licola e Marsala per la Difesa Aerea e di Ciampino), che avviene in data 30.04.85.

Il 29.09.86 il generale Tascio - Ispettore dell'ITAV - unitamente al Sottocapo dell'epoca - generale Gargioli Oreste - ed al Capo del 3° reparto - generale Mario Arpino - conferiscono con il Sottosegretario alla Presidenza

del Consiglio on.le Giuliano Amato per illustrare le varie ipotesi del disastro e fornire elementi di risposta in quanto lo stesso avrebbe dovuto riferire alla Camera dei Deputati il giorno successivo, oltre a partecipare alla trasmissione televisiva "Speciale TG1", sulla questione Ustica. Deve ricordarsi che nel corso della trasmissione per la prima volta verrà affermato che presso il 35° CRAM era in corso una esercitazione e che il cambio nastro non era stato effettuato per una dimostrazione al personale di sala, come affermato nelle missive del 20 e 23.12.80 - quest'ultima a firma del generale Tascio.

In data 23.06.88 viene richiesto dal Sottocapo generale Meloni a tutti gli enti sottoposti l'invio a quello Stato Maggiore di tutta la documentazione inerente la vicenda di Ustica. L'ITAV nell'arco del mese di luglio trasmette le lettere con i plottaggi di Licola e Marsala dell'11.07.80, le undici cartine di Poggio Ballone datate 14.07.80, lo stralcio delle comunicazioni telefoniche del 1° SOC e le missive relative all'esperimento giudiziale che interessò i CRAM di Licola e Marsala del 30.04.85. La richiesta del Sottocapo fu certamente in larga parte disattesa in quanto pochi mesi dopo venne rinvenuto materiale di interesse presso il centro di Borgo Piave e successivamente, nel corso della sequestro del 96, saranno rinvenuti altri documenti di notevole interesse.

In effetti in data 11.11.88 viene rinvenuto a Borgo Piave un plico all'interno del quale si trovava: una copia del verbale di una riunione ivi tenutasi il 4.03.85 alla presenza dei periti e del magistrato; una riduzione dati dalle 18.30 alle 19.04 e dalle 19.12 alle 19.22 del 27.06.80; quattro cartine riportanti il plottaggio tracce radar; un nastro magnetico da 2400 piedi - recording di Marsala del 15.05.82 e 12 schede perforate. Sulle circostanze che condussero al rinvenimento del plico, si parla nella trattazione della BTADA di Borgo Piave.

Il 20 ottobre 89 il SCSM generale Giordo Lorenzo richiede all'ITAV "...scopo disporre elementi...per chiarimento...alcuni aspetti...emersi in sede di discussione presso Commissione Stragi...invitarsi far pervenire: - rappresentazione su carta geografica di tutte le tracce rilevate la sera del 27.06.80 nell'area della Fir di Roma da radar della difesa aerea sulla base della documentazione in possesso...; - ogni possibile elemento sulla identificazione delle tracce...; - elementi idonei...chiarire...il significato della qualità della traccia del suo rapido degrado...; - rappresentazione grafica relativa at copertura radar della D.A..."

Il giorno successivo l'Ispettore Generale Pugliese affida tale incarico al colonnello Gaudio del 1° Reparto - ITAV, il quale in data 26.10.1989

trasmette allo SMA un elaborato contenente: "...- elenco tracce reali e simulate registrate dai siti di D.A. di Licola e Marsala...; - n.48 carte con rappresentazione grafica delle tracce reali e simulate...; - rappresentazione grafica relativa alla copertura radar dei siti di D.A. ...".

Si deve rammentare che le tracce registrate dai radar di Marsala e Licola riguardano l'intervallo di tempo da ore 18.30Z ad ore 21.23Z del 27.06.80. Inoltre per Marsala sono presi in considerazione anche i dati contenuti nel nastro n.100. L'analisi concerne i dati della THR e del plottaggio di Marsala trasmesso l'11 luglio 80, nonché il plottaggio di Licola trasmesso nella stessa data. Tracce del DC9 Itavia e dell'Air Malta che vengono così descritte:

- DC9 Itavia: "AA421---AJ421---LK477-REALE. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Marsala la prima volta alle 18.53Z in posizione 40°20'N-12°55'E senza indicazioni di velocità, rotta, quota ed IFF con la sigla AA421. Alle 18.54Z assume la sigla AJ421 con velocità 453 nodi, rotta 181°, codice IFF 3/A 1136. E' la traccia riferita al DC9 Itavia che viene seguita con qualità 7 fino alle 18.58Z in posizione 39°38'N-13°02'E con una velocità di 479 nodi, rotta 165°, quota invariata. Viene registrata fino alle 19.00Z con qualità 3 in posizione 39°30'N-13°05'E. La stessa traccia appare, nella registrazione di Licola, con la sigla, LK477 dalle 1855Z alle 1900Z con velocità 440 nodi, quota 24000 ft., senza IFF, classificata "Amica" in posizioni correlabili con quelle della AJ421".

La descrizione di tale traccia appare incompleta, perché in quella data l'AM era in possesso anche della THR di Potenza Picena, che non era stata ancora consegnata all'AG, dalla quale si poteva facilmente evincere l'inesistenza della traccia LK477 sul tabulato tra le 18.00Z e le 21.15Z, non associata al DC9 o ad un altro velivolo. Inoltre il SOC di Martina Franca sin dal 27.06.80, come emerge dalle conversazioni telefoniche, era a conoscenza della inesistenza della traccia sui tabulati di Potenza Picena. Ciò nonostante, nell'analisi trasmessa via telex il 28 giugno agli enti superiori, Martina Franca associa la traccia al DC9 Itavia.

- Air Malta traccia registrata sul nastro nr.99: "LG477 - Reale. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Marsala alle ore 18.57Z in posizione 41°15'N-12°30'E con velocità 531 nodi, rotta 134°, senza indicazioni di quota, classificata "Amica" codice IFF modo 3/A 1235, trasmessa da un altro sito. Risulta registrata fino alle 19.02Z con qualità 7, trasmessa da altro sito in posizione 40°45'N-13°00'E."

Nel plottaggio di Licola non viene riportata la LG477, nè la AG 262 che per numero di SIF di modo 3 può essere associata alla LG477; appare singolare che Licola non riporti la AG262 nei dati trasmessi l'11 luglio 80,

in quanto la traccia venne comunicata a Marsala la sera del 27 giugno 80, così come risulta dalla conversazione telefonica delle ore 19.17Z (telefonata del sergente maggiore Loi) e dalla annotazione nel registro del guida caccia, dove viene riportata come la traccia dell'Air Malta; l'Ufficio Operazioni del 35° CRAM non riporta né correla la LG477 con l'AG262 nel plottaggio trasmesso in data 11 luglio 80.

La traccia AG262, viene descritta nell'elaborato in base ai dati che risultano dalla riduzione del nastro 100: "AJ061-AG262-Reale. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Marsala alle 19.15Z in posizione 39°15'N-13°10' E con velocità 451 nodi, rotta 191°, quota 37800 ft, codice IFF 3/A 1235, qualità 7. Alle 19.19Z assume la sigla AG262, velocità 448 nodi, rotta 174°, quota 37800 ft, classificata "amica". Ultima registrazione in posizione 30°30'N-13°05'E alle 19.19Z."

Nella realizzazione dell'elaborato non viene tenuto conto delle discrepanze che compaiono tra i dati di cui l'Ufficio è o dovrebbe essere in possesso. In ogni caso non vengono menzionati dati che, ad esempio per la traccia AG266, emergono dalle conversazioni telefoniche del 27 giugno 80 tra gli operatori di Licola, Marsala e Martina Franca, quando viene associata al DC9 Itavia, riportandone gli avvistamenti ai seguenti orari: ore 18.50Z identificazione su Ponza e ore 19.00Z ultima identificazione sul punto Ambra 13 Bravo, come risulta trascritta nel registro dell'I.C. di Marsala alle ore 19.45Z. Ebbene tale traccia non risulta nella THR né nel plottaggio di Marsala.

Il giorno 28 giugno 80, il SOC di Martina Franca, che, come noto, nelle conversazioni della notte aveva considerato la traccia come quella del DC9, non inserisce la AG266 nel plottaggio trasmesso al COP e al COSMA, anche se menziona una traccia senza numero con lo stesso avvistamento che il sito di Licola riporterà nel plottaggio dell'11 luglio 80 e cioè in un orario che risulta incompatibile con il DC9 Itavia; primo avvistamento alle 19.04Z e persa alle ore 19.13Z. L'ITAV in base a quel plottaggio, così descrive la traccia: "AG266-REALE. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Licola alle 19.04Z in posizione 40°50'N-13°00'E con velocità di 440 nodi, quota 26.000 ft, senza indicazione del tipo di velivolo né IFF, classificata amica. L'ultima posizione registrata è alle 19.13Z quella di 39°20'N-13°10'E".

Viene preso in considerazione anche il nastro di registrazione nr.100, che doveva contenere le tracce simulate dell'esercitazione Synadex dove, oltre a quelle tracce sono contenute, dalle 19.12Z alle 19.22Z anche 6 tracce

reali e 5 simulate. Le tracce simulate prese in considerazione dall'ITAV sono: AA002, AA432 correlata con AJ432; AA042 correlata con AJ042, AJ452, AJ012; ad eccezione della traccia AA002, le rimanenti tracce, classificate come simulate, risultano avere il numero di SIF3, e precisamente:- AA432-AJ432 SIF3 2000; - AA042-AJ042 SIF3 4711; - AJ452 SIF3 2000; - AJ012 SIF3 0213.

Non si comprende in verità in base a quali criteri siano state considerate come tracce simulate quelle in cui appare il numero di SIF3, nonostante che risulti, anche in base alle dichiarazioni del 26.01.96 del tenente colonnello Del Zoppo, che le tracce simulate normalmente presentano un codice di SIF2 ma non di SIF3.

Nella dimostrazione cinematica dei siti di Capo Mele, Potenza Picena, Poggio Ballone, Licola e Marsala realizzata dallo Stato Maggiore nel 91, viene detto dallo speaker che tra le 434 tracce esaminate solo cinque risultano simulate e connesse all'esercitazione Synadex, ma non viene precisato quali siano. Tra queste cinque tracce è di rilevanza, per posizione e tempo, la traccia AJ452, che nel plottaggio trasmesso da Marsala in data 11 luglio 80 viene considerata "reale", mentre viene così descritta: "AJ452 – simulata. -Trattasi di traccia simulata che appare nella registrazione di Marsala alle ore 19.19Z in posizione 39°40'N-13°10'E senza parametri di volo, qualità 7; ha una successiva registrazione dopo 17 secondi con parametro di quota 27900 ft, codice IFF 3/A 2000".

Il 13 giugno 90 il SCSM generale Giordo formulò la seguente richiesta all'ITAV "...scopo disporre elementi a chiarimento aspetti relativi rilevamenti radar effettuati 21° CRAM Poggio Ballone ... invitasi far pervenire: - rappresentazione su carta geografica di tutte le tracce registrate la sera del 27.06.80 dal radar di Poggio Ballone raffrontate con la traccia del velivolo DC9 Itavia registrata...o qualora non registrata con la traccia del DC9 registrata dal radar di Marsala...; - rappresentazione su carta geografica di tutte le tracce comuni che compaiono sulla documentazione di entrambi i radar (Marsala e Poggio Ballone) e raffronto delle stesse...; - ogni possibile elemento sulla identificazione delle tracce di cui trattasi..."

L'Ispettore Generale Pugliese affidò tale incarico al 1° Reparto - ITAV. Alla stesura dell'elaborato collaborarono la 1^a e 2^a Sezione del 1° Reparto. Gli ufficiali che inserirono dati e prepararono le rappresentazioni su carta geografica furono: colonnello Gaudio Francesco - capo del 1° Reparto; il colonnello Maresca Marcello - capo del 2° Ufficio del 1° Reparto; il tenente colonnello Pongiluppi Dante - capo della 1^a Sezione del 2° Ufficio del 1° Reparto; il maggiore Petroni Gisberto - ufficiale addetto alla 1^a Sez.;

il maggiore Chiavarini Mario - ufficiale addetto alla 1^a Sez.; il maggiore Donati Enrico - capo della 2^a Sez. del 2° Uff. del 1° Reparto; il tenente colonnello Cosimi Stefano - capo della 3^a Sezione del 2° Ufficio del 1° Reparto; il colonnello Menga Benito - capo del 1° Ufficio del 1° Reparto.

Il 22 giugno 90 l'ITAV trasmetteva i dati richiesti al sottocapo, precisando che l'analisi era stata effettuata nell'arco orario tra le ore 18.25-19.30.

Il 26 giugno, il Sottocapo di SMA chiedeva all'Ispettore dell'ITAV, generale Pugliese, che l'analisi si estendesse: “anche all'arco di tempo 18.00 - 18.25 ed a tutte le tracce registrate dal CRAM di Poggio Ballone indipendentemente dall'area dalle stesse interessata”.

Tutti gli ufficiali interessati a questo lavoro sono stati più volte escussi per comprendere in primo luogo le finalità e quindi le ragioni che portarono alla “rivisitazione” degli elaborati con particolare riferimento alle tracce di interesse per l'inchiesta. La deduzione che se ne è tratta è che la scelta degli “esperti” non ricade su persone particolarmente qualificate; e, probabilmente proprio per tale ragione i primi elaborati inviati allo Stato Maggiore vennero censurati da personale del 6° Reparto dello SMA. Gli ufficiali più qualificati erano certamente Pongiluppi, Gaudio, Petroni e Maresca per quanto concerneva le descrizioni, mentre gli altri collaborarono alla realizzazione delle cartine. Sulle modalità ed il metodo di esposizione degli elaborati non si è compiutamente accertato in capo a chi ricadesse la responsabilità, se sull'Ispettore Generale Pugliese o sul capo del 1° Reparto, Gaudio. Singolare è inoltre apparso il comportamento in sede di esame testimoniale del maggiore Donati che, pur avendo in un primo momento riconosciuto come propria la grafia che appariva in alcune cartine, il giorno successivo rese spontanee dichiarazioni asserendo di aver solo marginalmente collaborato nella redazione degli elaborati. (v. esami Donati Enrico, GI 21 e 22.02.96)

Per i siti di Poggio Ballone vennero realizzati due documenti a distanza di circa tre mesi l'uno dall'altro: il primo datato 11.09.90; il secondo datato 17.12.90, inviato alla Commissione Stragi il 19.12.90. I dati estrapolati dalla THR vengono analizzati e visualizzati graficamente; nella nota di accompagnamento dell'elaborato, l'ITAV scrive: “A seguito di una revisione, effettuata da questo Ispettorato... sono stati riscontrati alcuni errori, riguardanti alcune descrizioni delle tracce ed alcune rappresentazioni grafiche...”. Le correzioni riguardano principalmente i dati di velocità e dei codici IFF, che vengono quasi totalmente eliminati nella seconda versione.

La traccia del DC9 I-Tigi viene in entrambi i lavori così descritta: “Traccia AJ421 - Appare nella registrazione, come “remota”, alle ore

18.58Z nella posizione 40°16'N-12°55'E. E' classificata "amica", con qualità 7, velocità 446 nodi, quota 26200 piedi, IFF 3/A codice 1136. E' registrata per l'ultima volta alle ore 18.59Z in posizione 40°10'N-12°55'E. Risulta sempre remota."

Viene presa in considerazione anche la traccia del DC9 Itavia, così come risulta registrata dal sito di Poggio Ballone, cioè come LE157, associandola però ad altre tracce e non menzionando la sua identificazione. La descrizione delle tracce LG461/LE157/AA433 viene "corretta" scorporando la AA433, che cioè non viene più correlata alle altre: "Traccia LG461/LE157: Appare nella registrazione, come "remota", alle ore 18.17Z, nella posizione 44°10'N-10°07'E con la sigla LG461. E' classificata "amica", con qualità 5, velocità 365 nodi, quota negativa, senza IFF. La traccia risulta registrata anche con la sigla LE157 dalla ore 18.26Z alle ore 18.29Z. E' registrata per l'ultima volta alle ore 18.38Z in posizione 42°44'N-12°10'E con qualità 6. La traccia è presente anche come "locale", e "Traccia AA433: Appare nella registrazione, come "locale", alle ore 18.29Z nella posizione 43°28'N-11°05'E. Si tratta di una "pending" (traccia in attesa di classifica) con qualità 7 velocità 1094 nodi, quota negativa, IFF mod.1 cod.00, mod.3/A cod.1136. E' registrata per solo due battute allo stesso orario e nella stessa posizione".

Deve sottolinearsi come tra il primo e il secondo elaborato possano inserirsi, almeno temporalmente, i due noti appunti "Considerazioni sui velivoli con velocità superiore a 800 nodi, riportate nei tabulati Track History Recording di Poggio Ballone e Potenza Picena nel periodo 18.28Z - 19.28Z dal 27.6.80" ed uno sulle possibili "deficienze" del sistema radar, che vennero consegnati al generale Blandini il 21 e il 28.11.90.

Il contenuto dell'appunto del 21 novembre concerne chiarimenti in ordine alle discrepanze che compaiono nella lettura delle THR di Marsala e Poggio Ballone, dove emergono differenze anche di un certo rilievo su posizione, prua, velocità e quota; discordanze che trovano una spiegazione in un disallineamento fra gli orari inseriti nel computer di ciascun sito in forza dei quali una traccia viene registrata da entrambi i siti nella stessa posizione ma in orari diversi, oppure per un non perfetto allineamento del sistema "sensori-computer", in forza del quale la stessa traccia viene registrata allo stesso tempo ma in posizioni diverse.

L'analisi delle tracce con valori di velocità superiori a 800 nodi non viene effettuata nel primo elaborato presentato dall'ITAV; sfugge con probabilità a quegli operatori l'importanza di una simile rilevazione, che farebbe associare alcune tracce a velivoli militari e non civili. Importanza

però che certamente non sfugge a qualche successivo e attento lettore dello SMA, se viene fornito al generale Blandini un secondo appunto (quello del 28 novembre) ove vengono effettuate alcune considerazioni su quelle tracce. Nonostante negli elaborati successivi al primo (sia per Poggio Ballone che per Potenza Picena) vengano effettuate delle correzioni che riguardano principalmente l'omissione degli IFF, non vengono inserite le spiegazioni o meglio le considerazioni con le quali veniva giustificata, negli appunti al generale Blandini, la presenza di velivoli così veloci e cioè, principalmente, l'errore dell'operatore di console nel posizionamento della "Ball-Tab".

Blandini così ricorda la vicenda: "vi furono problemi nella comparazione dei dati, riguardo alcune tracce che non erano interpretabili in maniera logica, come ad esempio tracce che avevano velocità elevatissima. I tecnici, ricordo, le definirono tracce errate. Queste tracce perciò non furono prese in considerazione" (v. esame Blandini Carlo, GI 26.07.96).

Le descrizioni delle tracce cui fa riferimento Blandini - quelle con velocità superiore a 800 nodi, descritte e "giustificate" in modo dettagliato nell'appunto del 28 novembre - riportate nell'elaborato di Poggio Ballone del 17 dicembre subiscono solo delle lievi modifiche, da cui non traspare lo studio effettuato: "Traccia AA423/LL423: Appare nella registrazione, come "locale", alle ore 18.45Z, nella posizione 42°28'N-10°55'E con la sigla AA423. E' classificata "amica", con qualità 5, velocità 1487 nodi, quota negativa, IFF mod.1 codice 20. La traccia risulta registrata anche con la sigla LL423 alle ore 18.47Z (per solo due battute). E' registrata per l'ultima volta alle ore 18.47Z in posizione 42°50'N-10°00'E con qualità 0. Risulta sempre "locale"; omettendo che la traccia "risultava essersi correlata, anche se per una sola volta, con un plot IFF di modo 1", elemento che la qualificherebbe come militare.

"Traccia AA457/LL457/LL013 - Appare nella registrazione, come "locale", alle ore 19.05Z, nella posizione 43°30'N-07°45'E con la sigla AA457. E' classificata "amica", con qualità 7, velocità negativa successivamente raggiunge valore massimo di 1298 nodi, quota negativa, IFF mod.1 codice 03 mod.3/A codice 0330 e successivamente 0000 e 0164. La traccia risulta registrata anche con la sigle: LL457 dalle ore 19.05Z alle ore 19.19Z; LL013 dalle ore 19.10Z alle ore 19.19Z. E' registrata per l'ultima volta alle ore 19.19Z in posizione 43°42'N-07°12'E con qualità 7. Risulta sempre "locale"; omettendo che "la velocità di 1296 nodi, è frutto di una correlazione tra un plot IFF rilevato automaticamente e un precedente plot, riferito allo stesso oggetto, segnalato dall'operatore al computer posizionando la Ball-Tab", ed escludendo così che in realtà la AA457 potesse aver volato a quella velocità.

“Traccia LE141/AA031/LL031 - Appare nella registrazione, come “remota”, alle ore 18.56Z, nella posizione 43°36’N-10°40’E con la sigla LE141. La traccia risulta registrata anche con le sigle: AA031 dalle ore 18.57Z alle ore 18.58Z; LL031 alle ore 18.58Z (per una sola battuta). E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 371 nodi, quota negativa, IFF mod. 3/A codice 4220. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 19.00Z in posizione 43°50’N-10°55’E con qualità 1. La traccia è presente anche come “locale””. Qui viene omessa l’indicazione della velocità della AA031/LL031, di nodi 1264, associando dette tracce alla LE141 e alla sua “normale” velocità. Tale dato viene spiegato con una non corretta correlazione che avrebbe l’elevata velocità.

“Traccia AA433/LL433 - Appare nella registrazione, come “locale”, alle ore 19.22Z, nella posizione 42°55’N-08°40’E con la sigla AA433 con velocità e quota nulla. La traccia risulta registrata anche con la sigla LL433 dalle ore 19.22Z alle ore 19.29Z. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 862 nodi e successivamente decresce fino a 274 nodi, quota negativa, IFF mod. 3/A codice 2166. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 19.29Z in posizione 42°35’N-09°30’E con qualità 7. Risulta sempre “locale””. In questa descrizione viene omissa che l’intervento dell’operatore e un successivo plot automatico hanno generato la velocità di 862 nodi.

“Traccia AA041 - Appare nella registrazione, come “locale”, alle ore 18.34Z, nella posizione 42°58’N-11°25’E. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 935 nodi, quota negativa, IFF mod.2 codice 7777. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 18.36Z in posizione 42°37’N-11°35’E con qualità 0. Risulta sempre “locale”. In questo caso vengono omesse considerazioni analoghe a quelle già fatte sulla AA457/LL457; mentre per quanto riguarda il codice di modo 2, elemento che dovrebbe qualificarla come militare, si dice che esso è dovuto alla breve distanza dal sito ed al fenomeno del “trascinamento”.

“Traccia LL005 - Appare nella registrazione, come “locale”, alle ore 18.34Z, nella posizione 42°35’N-09°40’E. E’ classificata “amica”, qualità 0, velocità 1049 nodi, quota negativa, senza IFF. E’ registrata una sola volta. Anche qui considerazioni analoghe a quelle sulla AA457/LL457 e sulla AA041.

“Traccia LL402 - Appare nella registrazione come “remota”, alle ore 19.13Z nella posizione 43°20’N-10°05’E. E’ classificata “Amica” con qualità 7, velocità iniziale 0, per poi raggiungere 1285 nodi, quota negativa senza IFF. E’ registrata per l’ultima volta allo stesso orario e posizione”.

Qui si omette di rilevare che l'elevata velocità potesse essere determinata dalla correlazione della traccia con falsi plots.

Si deve evidenziare che in nessun elaborato viene data completa risposta alla richiesta dello SMA del 13.06.90; non vengono infatti "raffrontate" le tracce registrate dal sito di Poggio Ballone con quella del DC9 Itavia, registrata da quel sito radar o, in caso di mancata registrazione, da quello di Marsala. Nelle cartine non viene compiuto alcun raffronto o analisi delle tracce con quella del DC9; né sarebbe possibile d'altra parte una comparazione del genere dal momento che tutte le tracce vengono confrontate con le sole due battute dell'AJ421 ai '58 e '59, registrate come remote da Poggio Ballone; la traccia AJ421 viene indicata, in entrambi gli elaborati, come la traccia del DC9 Itavia con IFF 1136, lo stesso che nella cartina n.49 viene associato alle tracce LG461/LE157/AA433.

L'ITAV, oltre a non aver reinserito i codici IFF nella seconda versione delle cartine, non ha neppure comunicato che quel codice era assegnato anche ad altre tracce, nè ha effettuato alcun raffronto delle tracce con la traccia del DC9 - LE157 - quando ancora si trovava nell'area di competenza di Poggio Ballone.

Negli elaborati la traccia del DC9 viene riportata nell'orario 18.58/18.59Z in una determinata posizione che l'ITAV aveva già rilevato essere sbagliata a causa della diversità di orario tra le registrazioni di Marsala e Poggio Ballone; infatti il 22 giugno, l'ITAV trasmette il risultato di uno studio degli orari, confrontando le registrazioni dei due siti interessati e giungendo alla conclusione che esisteva, già dal 1980, una differenza di 3 minuti e 50 secondi, cosicchè dovesse spostarsi, in base a questo calcolo, la posizione del DC9. Questa conclusione non viene considerata al momento della realizzazione degli elaborati richiesti il 13 giugno; infatti nei lavori consegnati in settembre e in dicembre la posizione di riferimento del DC9 è quella precedente allo studio del 22 giugno.

Anche per i siti di Potenza Picena e Capo Mele vengono realizzati due elaborati in data 13.11.90 e 08.01.91; in quest'ultimo documento, come per quello di Poggio Ballone, viene detto che: "A seguito di una revisione, effettuata da questo Ispettorato...sono stati riscontrati alcuni errori, riguardanti alcune descrizioni delle tracce...".

In entrambi gli elaborati manca la descrizione della traccia del DC9, la AJ421, presa in considerazione nelle cartine; inoltre, non risulta la descrizione del DC9 come LE157 nonostante che sin dalla sera del disastro si conoscesse tale traccia come DC9 e il relativo plottaggio fosse stato inviato la stessa notte al 3° SOC. Così tale traccia viene descritta nei due

elaborati: 13 novembre 90 “Traccia LE157/LG461/LE026 Appare nella registrazione come “remota”, alle ore 18.21Z, nella posizione 44°16’N-11°00’E. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 502 nodi, quota 10500 e successivamente 29624 piedi, IFF mod. 3/A codice 1133 e successivamente 1136. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 18.46Z in posizione 41°35’N-12°50’E con qualità 7. Risulta sempre come LG461 dalle 18.23Z alle 18.35Z e LE026 dalle 18.22Z alle 18.23Z”.

“Traccia LE157/LE026 - Appare nella registrazione come “remota”, alle ore 18.21Z, nella posizione 44°16’N-11°00’E con la sigla LE157. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 502 nodi, quota 10500 e successivamente 29624 piedi, IFF mod.3/A codice 1133 e successivamente 1136. La traccia è registrata per l’ultima volta alle ore 18.46Z in posizione 41°35’N-12°50’E con qualità 7. Risulta sempre “remota””.

In questo lavoro definito “colossale” dagli stessi operatori, si nota l’assoluta asetticità delle descrizioni delle tracce, la limitazione ad una semplice elencazione di tracce e una mancata spiegazione sulla modifica degli elaborati. Non appare a coloro che nel tempo hanno consultato gli elaborati, tutta l’attività di controllo e di studio che invece fu compiuta e della quale si è avuta contezza soltanto in seguito al sequestro presso quegli uffici della documentazione di uso interno che accompagnava lo svolgimento di tali attività. Negli appunti rinvenuti veniva infatti data completa ed esauriente spiegazione di molte “anomalie”, che talvolta vennero persino omesse nelle descrizioni ufficiali, come ad esempio le indicazioni della reale velocità e conseguenti spiegazioni, la natura del velivolo, se militare o civile, nonché la correlazione delle tracce con plots diversi. Non sono state adeguatamente evidenziate le tracce di maggiore interesse per l’inchiesta in oggetto come la LE157 da ultimo ricordata, l’AG266 e la LK477 nonostante fossero state oggetto di numerosi dubbi, nonchè la traccia dell’Air Malta con le sue successive correlazione di Licola e Marsala. In particolare, per il sito di Poggio Ballone, nell’esaminare la THR non è stato evidenziato il “buco” e la “ripetizione” di dati; per il sito di Marsala, la mancata correlazione tra la AG262 e la LG477 con il velivolo maltese, ed invece la correlazione tra la AJ421 e la LK477, nonostante fosse nota la inesistenza della LK477 nel sito di origine; per il sito di Potenza Picena, il non aver correlato la LE157 con il DC9 Itavia.

Il 7 giugno 90, a seguito di richiesta per le vie brevi dell’ITAV, pervengono a detto ente due riduzioni dati del CRAM di Poggio Ballone relative al giorno 03.05.90 dalle ore 05.00 alle ore 07.00 e dalle ore 16.00 alle ore 17.00. Detti dati venivano assegnati al tenente colonnello Pongiluppi

Dante, nell'80 già capo Ufficio Operazioni di Poggio Ballone, che in quel periodo ricopriva l'incarico di ufficiale addetto presso il 1° Reparto dell'ITAV, affinché li confrontasse con quelli del CRAM di Marsala dello stesso periodo di tempo.

Il 30 giugno 90 viene notificato dal Nucleo PG Carabinieri di Roma all'Ispettore Generale Pugliese un decreto di sequestro relativo ai nastri e alle THR di Poggio Ballone; l'esecuzione del provvedimento avviene in data 4 luglio, quando vengono consegnate le fotocopie delle THR del 21° GRAM relative al 27.06.80; nel verbale di sequestro il generale Pugliese preciserà che la copia è stata ricevuta dall'ITAV nel mese di giugno 90 dallo Stato Maggiore Aeronautica per effettuare rappresentazioni grafiche delle tracce registrate dal radar di Poggio Ballone presenti nell'area tirrenica e che l'ITAV non era in possesso, né gli era mai stato inviato, il nastro di registrazione radar di Poggio Ballone.

A proposito della consegna di tale documentazione, nell'agenda del 90 di Fiorito De Falco, che in quel periodo ricopriva un incarico al S.I.S.MI, in data 2 e 3 luglio si legge: "...Pugliese x qtn P. Ballone; (ITAV per colonnello Gaudio e tenente colonnello Pascarella).. a suo tempo quando mi si presentarono due ufficiali di PG con la richiesta di consegna del materiale incivolo I-Tigi non si faceva menzione di P. Ballone né tra l'altro non aveva rilevanza in quanto la sua portata era inferiore di almeno 100 km dal luogo dell'incivolo - se, come risulta la Track History fu mandata a TP - Birgi e da lì a ITAV Traffico due sono le cose: o l'ho consegnata o è in archivio. 3 luglio - Telefonata generale Pugliese: sta x consegnare la documentazione richiesta ad AG su P.B. specificando che la T.H. del radar è quella ricevuta da SMA in quanto l'altra non si trova né era una delle 5 copie uguali, probabilmente un archivio morto. Esistono comunque i nastri originali di P.B. da cui sono state tratte le copie. A mia memoria ho dato tutto il materiale disponibile e/o ricevuto. 4 luglio - ANSA 1626= Se giudice Bucarelli ha ricevuto il materiale (Track History) di P. Ballone dal 1° SOC - E' ... di esaminarla ma si chiede come mai non fu inviato a Trapani nel luglio 80 come ordinato da PM Guarino e dr. Santacroce. In effetti Guarino dette l'ordine e Pentericci lo inviò a ITAV come ... anche se ... A ITAV pervenne pure direttamente da 1° SOC (solo stralcio tracciati)."

Secondo Fiorito l'annotazione trae origine da una richiesta di Pugliese, nel 90 Ispettore Generale, che dovendo rispondere ad una richiesta della Magistratura chiedeva notizie sulla documentazione già consegnata nel 1980; all'incontro, avvenuto presso gli uffici dell'ITAV, erano presenti gli ufficiali Gaudio e Pascarella oltre allo stesso Pugliese. In quella occasione Fiorito ribadisce di non aver mai ricevuto, tra la documentazione

proveniente da Trapani, il materiale del sito di Poggio Ballone, che altrimenti avrebbe consegnato; inoltre, quand'anche la documentazione fosse effettivamente arrivata all'ITAV, egli comunque non ne avrebbe avuto notizia, anche perchè, trattandosi di documentazione afferente la Difesa Aerea e non il Traffico, essa sarebbe giunta al 1° Reparto e non al 2° (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 20.12.96).

Contrariamente a quanto riportato nell'agenda di Fiorito, cioè che Pugliese avrebbe consegnato la documentazione ricevuta dallo SMA, giustificando la consegna di materiale ricevuto nel 1980 ma non consegnato fino a quel momento, nel verbale di sequestro non si rinviene alcun cenno a tale ricezione. Interrogato in proposito Pugliese ha solo vagamente rammentato l'incontro con Fiorito e i chiarimenti sulla documentazione di Poggio Ballone; e null'altro.

Nell'agenda del 90 di Fiorito De Falco, sotto la data del 15 ottobre, si legge: "visita Pugliese per rinfrescarmi la memoria su qtn Ust. nulla di nuovo rispetto ai miei ricordi. chiariti alcuni dubbi o buchi di m. - m. sta per memoria; n.d.e - . 1° Il luogo raccolta di PAL fu TP perché nel frattempo PAL era diventato civile (magg.80); 2° SPC radar era completamente fuori zona (se pure funzionava); 3° PAL radar (APP) non copriva; 4° P. Ball. A stento copriva PNZ (marginalmente); 5° Marconi 264 -AH 50 cm (inc.) Selenia ATCR-2 25 cm. (inc.)".

Sotto la data del 16 ottobre, si legge: "Convocazione Dr. Priore ore 13.30/15.30 per qtn Ustica. Su scorta miei appunti e verbali di AG 21/22 luglio 80 ricostruita la consegna documentazione di Ciampino (Fiumicino) Marsala e Licola nonché i soli tracciati cartacei di Poggio Ballone. (Non ho mai ricevuto i nastri di P.B. mentre quelli di Marsala non li ho potuti avere perché contenenti, a giudizio comandante CRAM, elementi classificati. Chiarito equivoco Palermo Trapani X raccolta (PAL era diventato civile). Chiarito che esisteva riserva a consegnare mat. X C.I. dopo il parere positivo di Gabinetto Ministro all'uopo interessato. Chiarito che quando AG mi ha ingiunto di consegnare il tutto, ho ottemperato anche in presenza della riserva di SMA su autorizzazione GAB informandone sia l'Ispettore che Stato Maggiore ...".

L'attività dell'ITAV dal 91 in poi si limiterà alla fornitura di supporti tecnici e consegna di documentazione su richiesta dalla magistratura. Deve comunque esser sottolineato che, già a partire dal 1989 fino ad arrivare al 96, per una sorta di strana coincidenza, quasi tutti gli ufficiali che avevano partecipato alla elaborazione di richieste, analisi, ricerche di documentazione relativa all'inchiesta, occupavano nel giugno del 1980 incarichi per i quali vennero interessati direttamente nelle operazioni per il

velivolo Itavia oppure nella produzione dei dati necessari alla ricostruzione dell'accaduto. E' sufficiente ricordare le posizioni di Pongiluppi Dante, capo Ufficio Operazioni del 21° CRAM di Poggio Ballone, che si occupò della produzione e spedizione della documentazione radaristica nel luglio 80; Gaudio Francesco, ufficiale addetto al 2° Reparto - SIOS, che nell'ottobre 89, tra l'altro, si occupò dell'analisi dei dati riportati nel nastro di Otranto relativi al MiG libico precipitato in Sila; Chiavarini Claudio, che, Ufficiale in servizio presso il 22° CRAM di Licola, diede il cambio al capitano Abbate; Donati Enrico, che ufficiale in servizio presso il 21° CRAM di Poggio Ballone, era presente la mattina del 28 giugno durante la riduzione dati della traccia del DC9; Maresca Marcello, che quale comandante del 31° CRAM di Jacotenente, inflisse la sanzione disciplinare al capo sala, TPO e IO in servizio la mattina del 18.07.80. Infine quella di colui che dal 92 al 96 venne incaricato dallo SMA di raccogliere, catalogare e conservare la documentazione relativa alla vicenda, il tenente colonnello Del Zoppo Andrea, che dall'80 all'87 era stato capo Ufficio Operazioni del 35° CRAM di Marsala ed aveva ricevuto in custodia giudiziale i nastri di registrazione radar del 27.06.80.

5. Conclusioni.

Anche presso questo Ispettorato, in conclusione, resta confermata la linea di chiusura anzi di sviamento delle ricerche dell'inchiesta, linea adottata sin dall'immediatezza del disastro da alcuni vertici della Forza armata e durata per anni, anzi tuttora sostenuta da coloro che sono divenuti imputati. Questa linea è apparsa più che evidente e a tal punto è sufficiente solo commentare gli occultamenti e le distruzioni, che non possono non essere definiti volontari, delle documentazioni pervenute da Birgi, da Poggio Ballone, da Licola, da Marsala. Le false asserzioni di Fiorito De Falco e Pugliese e le tante altre condotte passate in rassegna in questa parte. Ma più d'ogni altra vicenda di questo Ufficio stanno a prova certa degli intenti di sviamento le descrizioni delle tracce negli elaborati di settembre e dicembre 90 su Poggio Ballone e di novembre 90 e gennaio 91 su Potenza Picena e Capo Mele.

Elaborati nei quali addirittura si è arrivati a non descrivere la traccia del DC9 seguita in reale sia da Poggio Ballone che da Potenza Picena e cioè la LE157; mentre solo per Poggio Ballone viene descritta la traccia remota, trasmessa da Marsala e cioè l'AJ421. Addirittura si è arrivati a descrivere

nel primo elaborato, quello del settembre, le tracce LE157 l'AA433 e LG461 tutti con lo stesso SIF 1136, quello del DC9, e nel secondo, quello del novembre, ad omettere l'indicazione del SIF 1136 e a porre addirittura la traccia AA433 a parte cioè non più associata alle restanti, perchè presentava una velocità supersonica. Dopo entrambi questi lavori, di settembre e novembre, l'Itav presenta allo SMA, due relazioni su tracce con velocità superiori a 800 nodi e comunque a velivoli militari, le relazioni cioè con data 21 e 28 novembre 90, e consegnate al generale Blandini, relazioni mai portate a conoscenza dell'AG e casualmente rinvenute presso l'Itav con il sequestro del febbraio 96. In queste due relazioni appaiono tracce riportate nei primi due elaborati e che nel terzo e nel quarto, di dicembre 90 e gennaio 91, appariranno con descrizioni generiche, mutilate principalmente nelle velocità e nei SIF1 e 3 e quindi senza indicazioni che ne consentissero l'individuazione come velivoli militari. Addirittura ancora nell'ottobre 1989 l'Ispettorato associa la traccia LK477 al DC9 quando la stessa non appare nelle THR di Potenza Picena. Alla fine, al riguardo di Poggio Ballone non deve dimenticarsi che nelle analisi relative è emersa l'indicazione del noto gap tra 18.30 e 18.33 e la ripetizione di dati da 19.32 a 19.37.

* * * * *

Capitolo IX

Il 2° Reparto SMA.

1. Le funzioni e le competenze del 2° Reparto dello SMA.

Il 2° Reparto nell'ambito dello SMA si occupa della pianificazione delle esigenze di ricerca informativa, operativa e di sicurezza; della

direzione, coordinamento e controllo delle attività generali di sicurezza d'interesse dell'AM e di Polizia Militare; concorre allo studio ed alla elaborazione delle direttive e norme di sicurezza riguardanti le FF.AA. nonché della sicurezza di industrie di particolare interesse.

Il Capo Reparto nel giugno 80 - e fino al 1981 - era il generale B.A. Zeno Tascio; mentre la qualifica di vice capo, nel periodo giugno-luglio 80, era attribuita al capo del 2° Ufficio colonnello Bruno Bompreszi. I Capi reparto succedutisi dal 1980 ad oggi sono: dal 1981 al 1982 il generale B.A. Giorgio Santucci; dal 1982 al 1987 il generale B.A. Giuliano Montinari; dal 1987 al 1989 il generale D.A. Lorenzo Giordo; dal 1989 al 1992 il generale B.A. Ugo De Carolis; dal 92 al 96 il generale B.A. Sergio Triches; dal 96 ad oggi il generale B.A. Daniele Tei.

Il Reparto era articolato in quattro uffici, una segreteria del capo Reparto diretta dal maggiore Coltelli Claudio e un Ufficio Carabinieri retto dal maggiore CC. Gemma Giuseppe. Ciascuno dei quattro uffici era diretto da un colonnello: al primo, Domenico Iodice; al secondo, Bruno Bompreszi; al terzo, Edoardo Borzacchini; al quarto, Domenico Bonazzoli.

L'attività del Reparto nell'immediatezza dell'evento è stata alquanto limitata, non avendo compiti istituzionali riconducibili alla ricerca e soccorso di aeromobili. Infatti del 2° Reparto non è mai emersa alcuna documentazione relativa ad attività poste in essere nelle ore e nei giorni immediatamente seguenti il disastro, in particolare sui rapporti con l'Ambasciata statunitense a Roma e il suo ufficio dell'Air Attachè.

E di questa attività non avremmo mai avuto notizia - anche perché coloro che vi furono coinvolti, hanno, come si vedrà, sempre tutto negato - se non fosse stata rivelata dal versante americano.

Già s'è detto parlando del sito di Ciampino quale fu la tensione in sala operativa per le ricerche di eventuale traffico americano nell'area e al momento dell'incidente e quali furono i tentativi quella notte stessa di porsi in contatto con l'Ambasciata USA e il dipendente ufficio dell'Addetto aeronautico.

Questa notizia, o l'insieme di notizie concernenti la presenza di intenso traffico militare americano al tempo e nella zona dell'incidente, traffico dalle connotazioni tali da dedurre la presenza di portaerei ed attività di esercitazione, sottoposto alle verifiche secondo le modalità descritte, nell'ambito di breve tempo, pochissime ore, sembra scomparire. Tantomeno determina, almeno a quanto è sempre risultato ed è stato riferito, indagini nei giorni successivi.

Non sono formulate ipotesi, non si costituiscono gruppi di lavoro; il fatto è un incidente di traffico civile del quale gli enti militari non si

occupano, come moltissimi testi riferiscono, apparendo più che sufficiente la competenza su di esso del Ministero dei Trasporti. Nonostante la circolazione della notizia descritta nei paragrafi precedenti, diviene, come si dice con terminologia d'origine americana, un non-evento; così come lo definirà l'Agenzia d'“Intelligence” statunitense, che invece, definirà evento la caduta del MiG23 in agro di Castelsilano, e ad esso perciò si interesserà.

Unica traccia - però sapientemente oscurata nei dati essenziali - di un'attività di indagine il messaggio Cincusnaveur da Londra all'Ambasciata americana, allegato alla nota dello SMA 2° Reparto del 23 dicembre 80 all'AG di Roma, documento sul quale più volte si dovrà ritornare. L'interesse proprio in quel dicembre 80 sembrerà emergere, quando i mezzi di informazione formuleranno ipotesi di strage; allora sorgeranno e si sosterranno tesi che di certo avranno comportato studi e ricerche. Ma su questo infra.

Quella notizia, ovvero il fatto di caduta del DC9, determina invece ben diverse conseguenze nelle istituzioni di altri Paesi. In primo luogo presso le autorità statunitensi direttamente chiamate in causa, ma anche presso autorità di altri Paesi, come in seguito si vedrà.

Di quanto successo negli Stati Uniti si viene a conoscenza solo nell'estate del 91 a seguito della pubblicazione in quel giugno del libro “Rimanga tra noi” scritto dal giornalista Claudio Gatti, corrispondente di periodici italiani residente negli Stati Uniti. In questo volume, che ha per oggetto i rapporti tra l'Italia e gli Stati Uniti nel dopoguerra, si riprende il filo che aveva intempestivamente, a dir poco, spezzato Massari con il suo ordine di prelievo e sigillatura dei nastri del Traffico di Ciampino. Lì, come si ricorderà, ci si era fermati al tentativo da parte dell'ACC di entrare in contatto con l'Addetto militare. Il centralino della legazione stava impegnandosi, dal momento che all'interno non rispondeva nessuno, a ricercare qualcuno a casa – “I have to reach somebody at home” - ad ore 20.41. La parte del libro relativa a questa vicenda così comincia: “Dell'incidente di Ustica viene avvertita l'Ambasciata americana. Ricevemmo una telefonata la sera stessa dell'incidente. A rispondere fu uno degli assistenti dell'Addetto militare che come ogni notte stava di guardia”, spiega Richard Coe, allora assistente dell'Addetto militare per l'aeronautica, “raccolgiamo tutte le informazioni possibili e la mattina dopo informammo il nostro superiore. Poi, per saperne di più, telefonammo all'ufficiale di collegamento del 2° Reparto aereo e al Comando della 6ª Flotta”.

La preoccupazione degli Americani è che, in qualche modo sia coinvolta nell'incidente una unità navale americana o della NATO. “Sia io sia il mio superiore passammo intere giornate al telefono con gli ufficiali di

collegamento italiani e con le varie basi dell'U.S. Air Force e della Navy per informarci sull'eventuale presenza di nostre unità nell'area dell'incidente” dice Coe.

Di ogni sviluppo l'addetto militare informa immediatamente sia l'Ambasciatore che il Ministero della Difesa. I funzionari del Pentagono mostrano di volersi assicurare dell'estraneità di unità militari americane. “Nel giro di pochi giorni dal gruppo della Saratoga e da tutte le altre basi ci fu comunicato che si doveva escludere il coinvolgimento di un nostro velivolo o di una nostra unità navale e successivamente ci fu confermato che non mancava nessun missile ai nostri arsenali” chiarisce Coe.

Questo Coe, che renderà anche un'intervista televisiva sull'argomento al giornalista della RAI Massimo De Angelis, sin dal 91 affermava con precisione le seguenti circostanze di fatto. La sera stessa dell'incidente fu avvisato l'assistente dell'Addetto militare di turno - che poteva appartenere a ciascuna delle quattro armi statunitensi rappresentate a Roma; la sera o nella notte fu informato anch'esso Coe, giacchè parla al plurale sulle attività compiute in quella notte e riferite l'indomani mattina al suo superiore. Questo avveniva di sabato, giorno tradizionalmente di riposo per i dipendenti della legazione americana.

In seguito, quel sabato e successivamente, si chiamò per telefono, oltre che la 6^a Flotta, il 2° Reparto Aereo, che altro non può essere che il Reparto SIOS dello SMA. Di ogni sviluppo fu informato con immediatezza non solo l'Ambasciatore, ovviamente americano, ma anche il Ministero della Difesa, ovviamente italiano perché quello americano si chiama Dipartimento e in gergo, come poco più oltre usato, dalla forma dell'edificio che lo ospita, Pentagono. Sia esso Coe che il suo superiore, che si apprenderà in seguito chiamarsi Richard Biankino, chiamarono sempre per telefono, oltre le varie basi della Marina e dell'Aviazione degli Stati Uniti, gli ufficiali di collegamento italiani.

Da queste circostanze di fatto emerge che, quanto meno di riflesso, furono investiti dall'attivismo americano il Ministero della Difesa, lo SMA, il 2° Reparto, e che gli ufficiali di collegamento rimasero in contatto con gli Americani dall'immediatezza del fatto continuativamente e per più giorni, sull'incidente e sulla ricerca delle sue cause. Di tutta questa attività, non v'è traccia nè in relazioni, note od altri scritti; anzi essa non è ammessa, di più è negata da tutti coloro che l'hanno posta in essere come da coloro che in ragione della loro posizione avrebbero dovuto esserne a conoscenza.

Gatti, esaminato da questo Ufficio, ha confermato il suo scritto ed in particolare che la fonte delle notizie sopra descritte era stato Richard Coe, conosciuto nel 90, ufficiale dell'Aeronautica militare statunitense, assistente,

all'epoca del disastro di Ustica, dell'Addetto militare aeronautico in carica Richard Biankino. Questo Coe era stato interpellato da esso Gatti, tra la notifica della sua citazione e la partenza per l'Italia, e l'ufficiale - in congedo e pilota civile di aerolinee americane - aveva anche lui confermato la citazione del libro, precisando di non essere stato testimone diretto della telefonata, ma di esserne certo, giacchè per eventi del genere era previsto un avviso di routine all'Addetto militare degli Stati Uniti. Questa telefonata, a sua detta, però sarebbe dovuta intercorrere tra l'Air Staff del 2° Reparto e l'Ambasciata. Per Air Staff egli intendeva gli ufficiali del 2° Reparto dell'Aeronautica militare. I suoi interfaccia in questo Air Staff erano i capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli - Gatti ha male inteso, si vedrà in seguito che la persona cui Coe voleva riferirsi è Claudio Coltelli e non Adriano Piccioni - che avevano funzione di collegamento con l'Attachè dell'U.S. Air Force. Il giorno successivo all'incidente, il 28 giugno 80, esso Coe e gli altri del suo ufficio s'erano messi in contatto, oltre che con enti americani, con questo 2° Reparto dell'Aeronautica Militare italiana.

Anche da queste dichiarazioni emergono precise circostanze di fatto. Era previsto un avviso di routine per l'Addetto militare aeronautico presso l'Ambasciata. Questo avviso era formulato dall'Air Staff del 2° Reparto ovvero il SIOS dello SMA. Questo avviso di certo non era di routine per ogni incidente aereo che accade in Italia, giacché un'interpretazione del genere sarebbe esageratamente estensiva, e assolutamente non credibile, bensì solo per quegli incidenti per cui c'erano prove o indizi di coinvolgimenti militari americani. Questo Air Staff dello SMA fu contattato il 28 mattina. I contatti avvennero di sabato nonostante questo giorno della settimana fosse di riposo - oltre che per gli Americani - anche per il Ministero della Difesa in quel periodo estivo. L'interfaccia di Coe erano Piccioni e Coltelli, e tale affermazione viene fatta in tempo di certo non sospetto, di certo nel 91 se non nel 90.

Il 5 novembre di quello stesso anno, il supplemento del TG1 "Linea Notte" manda in onda un'intervista a detto Coe, del giornalista Massimo De Angelis. L'ex ufficiale americano risponde a numerose domande sia sulla caduta del DC9 che su quella del MiG23. Le sue risposte sono di rilevante interesse e non è inopportuno riportare per intero il testo di quell'intervista.

2. L'intervista del giornalista De Angelis a Richard Coe.

“Questo signore è Dick Coe, ex Addetto militare presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma nel 1980, anno del disastro di Ustica, proprio la notte dell'incidente, un ufficiale dell'Aeronautica Italiana, propose di telefonare all'Ambasciata, temeva una responsabilità degli americani.

Abbiamo incontrato il colonnello Coe, un veterano del Vietnam, nel Texas, dopo che il suo nome in merito alla vicenda Ustica era stato fatto in questo libro di Claudio Gatti.

d. - Sig. Coe, nell'80 era uno degli Addetti aeronautici dell'Ambasciata americana a Roma. che cosa accadde la notte dell'incidente al DC9?

r. - Io avevo ricevuto una telefonata, non mi ricordo da chi ma ho ricevuto una telefonata forse dall'Aeronautica italiana; mi hanno chiesto se c'era un aereo americano vicino ad Ustica o nel Mediterraneo in volo. Io ho cominciato ad informarmi: ho telefonato al Centro Comando Generale a Ramstein, nella Germania. Loro sanno tutto del militare americano nel Mediterraneo. Poi mi hanno detto che non c'era, veramente non c'era un aereo in volo nel Mediterraneo.

d. - Vi chiesero anche se c'erano delle portaerei americane?

r. - Sì, ho chiesto anche questo; mi hanno detto che c'era la “Saratoga” a Napoli. A quel punto non ricordo sicuramente, ma ho parlato col Comando della Marina americana a Bagnoli, oppure ho telefonato all'Addetto della Marina degli Stati Uniti; e poi lui ha chiamato Bagnoli per sapere se c'era un aereo americano in volo. E la risposta era sempre no; nessun aereo americano. Poi ho telefonato anche a tutte le basi americane nell'Italia; Aviano, Decimomannu, Sigonella e poi a Napoli. E la risposta è stata sempre no.

d. - La vostra indagine ci fu soltanto la notte dell'incidente o proseguì nei giorni successivi?

r. - Anche i giorni successivi. Il giorno dopo l'Ambasciatore ha fatto un gruppo, dal nostro ufficio anche a tutti gli uffici dell'Ambasciata, per cominciare un'indagine su tutto quanto; cioè: sulla Marina, navi eccetera. E poi per qualche giorno noi abbiamo fatto una ricerca; abbiamo telefonato alla Marina negli Stati Uniti, in Germania, poi con tutti i nostri amici per sapere se c'era qualche nave o aereo in volo.

d. - Chi partecipava a questo gruppo di lavoro?

r. - C'era l'ufficio degli addetti militari, fra cui anche l'ufficio politico militare, poi anche la CIA.

d. - E anche da quel canale nessuna novità, nessuna notizia sulla presenza di aerei?

r. - Niente, niente. Noi abbiamo fatto un'indagine completa su tutto quanto. Abbiamo parlato con tutti per sapere se c'era un aereo, una nave, un missile che è stato lanciato aereo-aereo, oppure da terra, oppure da una nave.

d. - Perché avete chiesto se c'era stato un missile? Chi vi aveva chiesto di indagare su un missile?

r. - Io penso che sia stato l'Ambasciatore che voleva sapere tutto, cioè un quadro completo.

d. - E l'Aeronautica italiana vi ha mai manifestato il timore che potesse essere stato un missile ad abbattere l'aereo?

r. - No, perché... . Forse sì; non ricordo esattamente, perché noi abbiamo parlato sempre con loro, con il quarto ufficio del SIOS su questo argomento, sugli aerei che stavano in volo e poi tutto quanto, così non sono sicuro che siano stati loro oppure è stato l'Ambasciatore che ha chiesto prima.

d. - Comunque parlavate di missili anche con l'Aeronautica?

r. - Sì, ogni giorno abbiamo parlato insieme, perché quando c'era una risposta nostra c'era sempre un'altra domanda dell'Aeronautica: su questo argomento, su questo voi avete un aereo, un missile, eccetera, eccetera, c'era sempre uno scambio di informazioni tra noi.

d. - E quanto durò questa inchiesta, questa ricerca?

r. - Qualche giorno; forse una settimana.

d. - Nel corso delle vostre indagini avete contattato o sospettato il coinvolgimento di altri paesi?

r. - Senza dubbio; al centro comando dell'USA a Ramstein, lì è stato ed è ancora il Comando Centrale della NATO, per l'Aeronautica; poi abbiamo parlato con la Danimarca, la Germania, tutti quanti, perché c'era una base anche a Decimomannu; facevamo il combattimento aereo e volevamo sapere se forse qualcuno della Germania eccetera.

Per essere sicuri noi abbiamo contattato francesi, inglesi, la Germania, tutti della NATO. Cioè attraverso il collegamento del Comando Centrale a Ramstein, penso anche direttamente anche all'Ambasciata vicino. Perché io ho parlato, per esempio, con l'Addetto aeronautico della Francia, un generale di brigata, Sapin.

d. - Avete sospettato dei libici?

r. - Sì anche, abbiamo visto che Libia, Libia aveva i MiG23 e a quel punto che potevano forse arrivare vicino a Ustica.

d. - E che esito hanno dato queste indagini?

r. - Abbiamo... cioè non c'era una traccia sul radar, così questa è un'ipotesi, così... come... solo per noi per fare un quadro completo per l'Ambasciatore.

d. - Lei ha parlato di traccia sul radar. Ma su quale radar?

r. - E su quello italiano, perchè c'era solamente per noi cioè nell'Ambasciata il radar italiano.

d. - Ma gli italiani vi avevano mai detto che sui propri radar avevano visto qualcosa di strano, di anormale?

r. - No, a noi no.

d. - E quando, venti giorni più tardi cadde un MiG libico sulla Sila, voi foste contattati dall'Aeronautica italiana?

r. - No, noi no. Nel nostro ufficio dell'Aeronautica americana no.

d. - Però lei sa che la CIA intervenne.

r. - Sì, lo so, ma la CIA nell'Ambasciata americana fa sempre delle cose a parte, cioè l'intervento normale dell'Ambasciata. C'era un collegamento diverso.

d. - Lei seppe di un'offerta della Marina americana di fare una ricognizione fotografica del relitto del DC9?

r. - No.

d. - Come mai non consegnaste alle Autorità italiane i nastri radar della Saratoga?

r. - Noi nell'Ambasciata non abbiamo visto mai i nastri.

d. - Voi avete creato un gruppo di lavoro nell'Ambasciata.

r. - Sì.

d. - Sapete che la Saratoga aveva dei nastri radar e non ve li siete fatti dare?

r. - No, no, no non sapevamo dei nastri.

d. - Ma il comandante Flatley il comandante della Saratoga, appunto, ha detto che lui li ha consegnati a qualcuno, a qualche superiore, a chi allora?

r. - Forse, questi nastri sono andati al Comando della 6^a Flotta.

d. - E non vi ha neanche comunicato che cosa c'era su questi radar, su questi nastri?

r. - No. Forse hanno detto che non c'era un aereo americano in volo, solo questo, ma sull'altro niente.

d. - C'era qualche aereo radar, qualche Awacs in volo quella sera?

r. - No, non c'erano.

d. - Per anni gli Stati Uniti hanno sempre risposto che non c'erano velivoli in volo nella zona dell'incidente. Invece adesso abbiamo scoperto che c'era un aereo che sorvolava Lamezia Terme e un secondo aereo americano da Sigonella partì mezz'ora dopo l'incidente al DC9.

r. - Sì.

d. - Ecco, come mai questa disinformazione?

r. - Perchè noi abbiamo fatto l'indagine solamente sull'argomento di un aereo da combattimento che poteva abbattere questo aereo italiano. Non su quello di passeggeri eccetera.

d. - Ecco, ma perchè questo dubbio, questo sospetto che il DC9 fosse stato abbattuto da un aereo?

r. - Non c'erano dubbi, era solamente perchè voi... cioè gli italiani, hanno chiesto a noi se c'era un aereo che poteva abbattere questo aereo italiano e noi abbiamo fatto la ricerca per sapere se c'era.

d. - Ma questo tipo di richiesta da parte dei militari italiani è stata ripetuta anche nei giorni successivi o era soltanto la richiesta della prima notte dell'incidente?

r. - No, no, no anche nei giorni successivi, perchè abbiamo parlato ogni giorno, quasi ogni ora con loro a sapere noi abbiamo scoperto questo o no, o sì, abbiamo parlato con loro.

d. - E l'Aeronautica italiana vi ha mai chiesto di indagare su un missile?

r. - Io penso, penso di sì.

3. Le testimonianze rese da Coe e da De Angelis.

L'intervista era stata effettuata il 30 ottobre precedente in un circolo sportivo della città del Texas ove Coe al tempo risiedeva.

Coe, riferisce sempre De Angelis, non s'è limitato a rispondere alle domande dell'intervista, ma ha anche parlato, fuori della ripresa, di altre circostanze sempre relative alla questione di Ustica. Ha indicato quali fossero gli ufficiali dell'Aeronautica Militare italiana, con i quali egli aveva avuto rapporti per le ricerche conseguenti il disastro. Costoro erano Adriano Piccioni e Claudio Coltelli, entrambi capitani in servizio al SIOS, ovvero al 2° reparto dello SMA. Ha escluso che egli potesse parlare in genere direttamente con Tascio, giacché questi era a lui superiore in grado. Con Tascio aveva rapporti Biankino, l'Addetto aeronautico, cognato di esso Coe e morto per infarto nel '90. Proprio in virtù del rapporto di affinità, era messo al corrente da Biankino, di quei particolari della vicenda di Ustica di cui non veniva a conoscenza direttamente.

Coe gli ha riferito anche i nomi degli ufficiali americani che avevano lavorato con lui nel gruppo costituito per le indagini sul disastro di Ustica. Per la Navy c'era il comandante William Mc Bride, per i Marines tal William Mac Donnell, per la CIA tal Clarridge, capo stazione a Roma al tempo. Sulle modalità attraverso cui l'Ambasciata era stata informata del fatto, non ricordava se avesse fatto da ponte l'ufficiale di guardia o se egli stesso avesse preso la telefonata dell'Aeronautica Militare italiana.

Ricordava infine che l'Ambasciatore aveva disposto, sempre nell'ambito dell'inchiesta ordinata, una check-list di tutti i missili di cui erano dotate le forze americane in Italia. Aggiungeva come commento alla vicenda che se la Francia fosse stata coinvolta nell'evento di Ustica, sarebbe stata capace di mantenere il segreto sull'affare. Rispondeva, sulla possibilità della Marina degli Stati Uniti di procedere a ricognizione fotografica del relitto del DC9, che un'operazione del genere sarebbe stata possibile - prescindendo dalla possibilità tecnica, ovviamente data per scontata - in virtù degli ottimi rapporti esistenti tra il suo Paese e l'Italia. (v. esame De Angelis Massimo, GI 15.11.91).

Dall'intervista e da quanto riferito in aggiunta ad essa emergono chiarissime le seguenti circostanze. Coe la notte del 27 giugno 80, ha ricevuto una telefonata con la quale gli si chiedeva se c'erano in volo velivoli americani su Ustica o comunque nel Mediterraneo, ovviamente all'ora dell'incidente e nei tempi circostanti. Egli s'è informato a Ramstein, ovvero al Comando Generale per l'Aeronautica degli Stati Uniti in Europa e da qui ha ricevuto risposta che non v'era nessun aereo in volo nel Mediterraneo. Ha chiamato poi il Comando Generale per la Marina a Bagnoli. E quindi le diverse basi americane, sia dell'Aeronautica che della Marina in Italia: Aviano, Decimomannu, Napoli, Sigonella. L'indomani, 28 giugno 80 sabato, l'Ambasciatore, cioè il capo della legazione in persona, ha formato un gruppo composto da rappresentanti di tutti gli uffici dell'Ambasciata. L'indagine è durata per giorni e ha preso in considerazione anche l'ipotesi di lancio di un missile, aria-aria e superficie- aria. Il gruppo ha avuto rapporti con il 4° ufficio del SIOS; rapporti quotidiani, ed ogni giorno molteplici, quasi ogni ora. Nel corso di questi rapporti da parte italiana s'è chiesto anche di indagare sull'ipotesi dell'abbattimento per missile.

L'intervista si svolse in italiano, lingua che Coe conosce molto bene al punto da parlarla correntemente; durò un'ora. La visita nel circolo, secondo De Angelis, prese circa due ore. In questo nuovo esame il teste ribadisce che i nominativi di Coltelli e Piccioni gli erano stati dati da Coe fuori dell'intervista durante il commento ed egli li aveva trascritti sull'agenda che usava in quell'anno. (v. esame De Angelis Massimo, GI 23.10.92).

A distanza di pochi giorni De Angelis ha rinvenuto l'agenda del 91 e così s'è potuto constatare - acquisendo altresì agli atti la copia di quella pagina - che sotto il giorno 30 ottobre, in corrispondenza del tempo in cui il giornalista si trovava negli Stati Uniti per l'intervista in questione, sono riportati, oltre il nome di Dick Coe e McKinney - che è la città di residenza di quest'ultimo, ove s'è svolta l'intervista - i nomi dei capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli e quindi per la Navy William Mc Bride e per i

Marines William Mac Donnell (v. esame De Angelis Massimo, GI 18.11.92 e documenti allegati).

Piccioni e Coltelli indicati da Gatti e da De Angelis, negheranno ogni rapporto per Ustica con gli Americani, come si vedrà in seguito. Diverso l'atteggiamento dell'ufficiale americano Mc Bride indicato sullo stesso foglio d'agenda (insieme all'ufficiale dei Marines Mac Donnell, non escusso), ma su questo infra.

Coe più volte esaminato, modificherà in alcuni punti la sua versione dei fatti rispetto al testo dell'intervista e rilascerà per telefono dichiarazioni a Piccioni, registrate ed esibite a questo Ufficio, in contrasto con le dichiarazioni di De Angelis. Chiamato quindi a confronto con De Angelis, negli Stati Uniti nel corso della esecuzione di commissione rogatoria, fu impedito a comparire da avverse condizioni meteorologiche. Disposto nuovo confronto con modalità telematiche, stando il teste statunitense a Dallas e quello italiano a Roma, questi ha consentito all'atto, mentre il primo ha rifiutato. Su tutta l'evoluzione del comportamento di Coe si ritornerà, approfondendo, nel prossimo paragrafo.

Qui, a chiusura di quello di De Angelis, giova ripetere che questo testimone ha sempre confermato la sua versione dei fatti; versione peraltro coincidente con quella di Gatti e con quella dello stesso Coe quale appare dal filmato dell'intervista, filmato consegnato dallo stesso De Angelis e in cui risultano sia i tempi morti che le ripetizioni delle scene sbagliate; e confortata dallo scritto sull'agenda. Testimone, il De Angelis, che s'è sempre dimostrato disposto a sostenere il confronto con Coe, comparendo sia a Washington il 10 dicembre 92 nella sede del Dipartimento di Giustizia che a Roma il 22 febbraio 93 nella sede di questo Ufficio. (v. confronto De Angelis-Coe, GI 22.02.93).

Coe escusso una prima volta, già alla prima domanda, quella di semplice conferma del contenuto delle sue dichiarazioni a De Angelis, inizia un uso del modo condizionale che connoterà tutti i suoi esami. Questa è la sua risposta "confermerei quello che ho detto. Non sono sicuro di cosa fu riportato all'ultimo quando venne presentato alla televisione italiana - quale parte fu tagliata e quale mostrata, così... sì, parlai con lui comunque". Quindi sulle modalità del contatto "...in qualche modo ricevemmo una telefonata dal Governo italiano o dalla Marina italiana o dall'Aeronautica italiana e non ricordo chi abbia chiamato l'Ambasciata..." Non ricorda quando fu ricevuta la telefonata; riferisce però che quando l'Ambasciata è chiusa c'è un solo ufficiale "on duty" per tutti gli Addetti militari ed egli quella sera non era "on duty". Afferma, poi che al mattino successivo "chiamammo la NATO da parte dell'Aeronautica attraverso Ramstein. Mc Bride da parte sua,

chiamò un assistente (inc.) alla 6^a Flotta”. Come si nota anche qui la risposta è data al plurale, mentre appare che ciascun ufficiale chiama la Forza di appartenenza e quindi a rigore egli avrebbe dovuto usare il singolare, come lo ha usato per Mc Bride.

Alla risposta successiva già abbandona il caso specifico e riferisce una sorta di regola generale “quando succede una cosa in genere, noi all'Ambasciata, cioè l'Ambasciatore decide di organizzare un gruppo piccolo - due o tre persone - per lavorare e scoprire cosa è successo...”. Quindi inizia la trasformazione delle sue risposte, avviene la metamorfosi del suo discorso in ipotetico “... e questo è ciò che dissi a Massimo - De Angelis nde; - quando mi chiese “cosa facesti con le informazioni?”, normalmente se qualcosa come questa fosse stata domandata anche attraverso il Dipartimento di Stato, il Dipartimento di Stato avrebbe formato un gruppo di persone per preparare una relazione in merito all'interno dell'Ambasciata. Normalmente se avesse avuto a che fare con le forze militari, sarebbe stata la sezione degli affari politico-militari a presiedere il gruppo...”. Poi continua “normalmente ciò che noi faremmo, se arrivasse una domanda dall'Ambasciata nel suo insieme sarebbe di formare un piccolo gruppo di lavoro...”.

Segue un'alternanza tra il modo indicativo e quello condizionale “... ero l'addetto aeronautico aggiunto e parlai con l'Aeronautica degli Stati Uniti”. “Normalmente passavamo le informazioni o a colui che era il responsabile del gruppo, che in questo caso penso fosse Steve May...”. Alla domanda, precisa. su chi contattò oltre Ramstein, in particolare per avere l'informazione che non c'era in volo nessun aeroplano dell'USAF, risponde “normalmente avrei chiamato Ramstein” e dopo aver preso tempo “non posso dirvi con esattezza chi chiamai” e così di seguito. Alla domanda su quando fu costituito il gruppo, dapprima la risposta netta, poi la “sfumatura”: “il giorno dopo. Penso fosse il giorno dopo”. Alla domanda su quanto durò il lavoro di questo gruppo dapprima una risposta incerta, poi in via ipotetica la riduzione al minimo “non ho nessun appunto che mi dica per quanto tempo andò avanti. Penserei per uno o due giorni fino a quando non avemmo una risposta completa, e poi se ci avessero fatto ulteriori domande, noi saremmo tornati a riunirci nuovamente”.

AmMESSO che il gruppo s'è costituito in conseguenza di una richiesta proveniente dalle Autorità italiane, non sa dire con esattezza chi formulò la richiesta. Accolla la responsabilità dei contatti a Steve May, ma non sa dire quali fossero i suoi referenti italiani, gli uffici che ponevano le “domande”, se cioè fosse il Ministero degli Affari Esteri o quello della Difesa o altro Ente. Alla precisa domanda se vi fosse un rapporto diretto tra l'Attachè

aeronautico e l'Aeronautica Militare italiana, Coe tocca una delle punte più alte della sua capacità di eludere risposte similmente precise, al punto tale da provocare la reazione del magistrato statunitense esecutore della commissione rogatoria.

Vale la pena di riportare integralmente l'evoluzione dell'interrogatorio: “Sì, c'erano diversi contatti con loro per scambio di informazioni. Dopo il 1980 chiamavamo meno spesso per ottenere i permessi aerei...” e così via per una decina di righe sulle procedure di atterraggio nel nostro Paese. A domanda specifica sui rapporti per il disastro di Ustica “non posso essere esattamente sicuro, ma penso comunque che normalmente avremmo parlato con una voce sola tramite colui che dirigeva il gruppo, probabilmente Steve May. Noi avremmo risposto a delle domande direttamente attraverso un ufficio solo, l'ufficio di Steve May”. A questo punto la reazione del Magistrato statunitense “solo al fine che le cose siano chiare, mi scusi, devo soltanto chiarire qualcosa, perché io continuo a notare che lei usa molto il tempo condizionale “che noi avremmo fatto questo”, “sarebbe Steve May”. La mia domanda è: in questo caso particolare, ci fu un gruppo? Il capo del gruppo era Steve May e lei inviò comunicazioni attraverso Steve May?; non “quella sarebbe la normale situazione?”, ma in questa particolare situazione c'era o non c'era o non ricorda?”. La risposta di Coe palesa il suo imbarazzo “non posso darle una risposta esatta ... la risposta è che non glielo posso dire con esattezza”.

A contestazione del fatto che a volte il teste continua l'uso dell'indicativo, riportando fatti storicamente accaduti come quando afferma che il gruppo fu costituito e non che sarebbe stato costituito, il Magistrato statunitense puntualizza esclamando “e questo è il problema... e allora io volevo che fosse chiarito”. Coe ribadisce più volte di non ricordare, di non ricordare in particolare di aver parlato con qualcuno del Ministero della Difesa italiano, e conclude testualmente affermando “Presumo che ci fu un gruppo di lavoro e che il gruppo di lavoro passò le informazioni a qualcuno del Governo italiano”.

Richiesto, in considerazione del fatto che egli fa riferimenti sempre non a situazioni specifiche ma a situazioni generiche, a chi facesse capo normalmente presso l'Aeronautica italiana, menziona “diversi marescialli... penso che il capitano Piccioni stesse là all'epoca. Penso che il capitano Coltelli stesse nell'ufficio all'epoca”. Questi erano nel 4° Ufficio, il Foreign Liaison Office, di cui però non ricorda il capo. Nega, poi, che sia stata fatta nel gruppo di lavoro l'ipotesi dell'abbattimento a mezzo missile. A contestazione del fatto che egli aveva riferito al giornalista italiano che era stato compiuto, su disposizione dell'Ambasciatore, un check dei missili,

risponde che la domanda dell'intervistatore era stata formulata in via ipotetica “se fosse stato chiesto, sareste andati direttamente a controllare se vi fossero missili dispersi?”. A domanda di tal sorta eguale risposta.

Anche il lavoro del gruppo viene smentito. Non più un vero e proprio lavoro di gruppo, bensì lavoro normale nel senso che ciascuno faceva il lavoro normale nel proprio ufficio e rispondeva a qualsiasi domanda di colui che era il responsabile del gruppo. A specifica domanda sui nastri radar della Saratoga, afferma che non ne ha nemmeno sentito parlare. Egli si è interessato soltanto degli aerei dell'Aeronautica e qui ammette di aver chiamato le basi dell'USAF. Dei risultati delle ricerche dell'Addetto per la Marina asserisce non si discusse nel team. Sul MiG23 lo stesso atteggiamento di cui prima “... se qualcuno avesse accennato...avremmo discusso...”.

Ammette di aver parlato con altri addetti europei e di aver ricevuto anche da loro risposte totalmente negative, e cioè che nessun aereo delle proprie aeronautiche era in volo quella sera. A domanda se queste ricerche concernessero particolari tipi di aereo, come quelli armati, risponde che furono condotte senza specificazioni, comprendendo cioè non solo caccia armati ma anche aerei da carico e da trasporto, e che la risposta fu negativa per tutti i tipi.

Quanto alle modalità dei rapporti sia con l'Aeronautica italiana che con altri enti statunitensi, afferma che furono tutti orali, nel senso che non vide mai alcuno scritto e che richieste e risposte furono fatte attraverso telefono. Per queste ragioni non gli consta l'esistenza di documentazione del gruppo.

A contestazione dell'anomalia della richiesta in sé e cioè una richiesta dell'Aeronautica Militare Italiana all'Ambasciata degli Stati Uniti, non sa dare una risposta e si trincerava entro l'ambito dell'attività da lui svolta.

Contestatogli il testo dell'intervista - attraverso la visione della relativa video-cassetta - ammette che quelle registrate sono le sue risposte. Ma abilmente specifica: queste sono le risposte date da un certo momento in poi. All'inizio dell'intervista davo, asserisce, risposte eguali a quelle di oggi. Il giornalista però mi chiese di dare risposte più “definitive” - il teste usa il termine inglese “definitive” - e così ho dato le risposte che risultano nella registrazione... dopo aver fatto l'intervista ho scoperto quello che succedeva in Italia e ho recuperato degli appunti”.

Questo è il succo di questa sorta di discolpa. Gli appunti però non sono stati mai mostrati, nè si sa cosa esattamente contenessero. L'unica parte credibile di queste dichiarazioni è quella che concerne la percezione delle conseguenze “italiane” della trasmissione. Subito dopo si confonde e dà

risposte “definitive” su alcuni temi come quello della costituzione del gruppo e quello della estensione dell'indagine sulla eventualità di un missile. Su quest'ultimo argomento mentre prima aveva risposto di non aver mai sentito ipotesi di abbattimento a mezzo missile, qui risponde “penso di sì, sì”.

Asserisce poi che l'intervista durò cinque ore, e alla domanda se si rendesse conto che dava risposte con significato preciso, risponde che se ne rendeva conto. Alla domanda conseguente, cioè se si comportasse così solo per compiacere l'intervistatore, dà una risposta altrettanto strana, che vale la pena riportare per intero: “in parte sì, cerchi di capire che per lei questa investigazione importante va avanti da molto tempo. Per me, quando il sig. De Angelis mi ha contattato non sapevo che un'indagine di questa portata si svolgesse in Italia. La mia partecipazione all'intervista era solamente per fare un favore al sig. Gatti...”. Conseguente l'amara constatazione del Pubblico Ministero “il problema è che quello che lei dice nell'intervista è più corrispondente a quello che risulta a noi rispetto a quello che ci ha detto oggi”.

Il teste continua con una serie di risposte ripetitive e in cui a volte è difficile rintracciare il filo del discorso. A proposito della domanda specifica (di De Angelis) se fossero stati presi in considerazione tutti gli altri aerei, commenta, all'esame testimoniale “c'erano Intelligence Aircrafts (aerei che registrano voci e segnali) che volavano su e giù per il Mediterraneo e i libici ne erano consapevoli. I libici pensavano che stavano per intercettare quell'aereo ed invece si trattava di un aereo civile. Di nuovo non sono in grado di dire quando ciò avvenne, posso sbagliarmi per quanto riguarda ciò che è successo, potrebbe essere prima o dopo l'incidente. Ma il Military degli Stati Uniti e dell'Italia si erano preoccupati per una possibile intercettazione da parte dei libici nella zona. C'è stato un tentativo di intercettazione. C'era il tentativo di intercettare ed era finito con l'intercettazione di un aereo civile. Non so esattamente quando è successo. Tentativo di intercettazione vuol dire che non si sono affiancati all'aereo per identificarlo, non si sono avvicinati abbastanza per poter agire... . Una intercettazione potrebbe essere di due tipi - di poter identificare l'aereo e di accompagnarlo fuori dal proprio spazio aereo, o di distruggerlo. In quel periodo i libici avevano aumentato il proprio spazio aereo; ma non mi ricordo della distanza precisa, ma l'avevano aumentato di parecchio nel Mediterraneo fino al punto di tagliare alcune rotte alle compagnie aeree... Non sono in grado di dare informazioni precise (sulla nazionalità e sul luogo in cui avvenne il tentativo d'intercettazione; nde)... (l'aereo civile; nde) ha continuato la sua rotta. Non sono in grado di dire se (aerei del tipo sopra

specificato; nde.) c'erano o se non c'erano in quel momento, le rotte costituivano materia molto classificata... Non avevo accesso ad esse (alle rotte classificate; nde) ma non perché erano classificate per me, soltanto non avevo bisogno di sapere queste cose”.

Di fronte a queste risposte si può solo dire che un teste di tal fatta, se fosse stato animato da reale volontà di collaborare all'inchiesta, avrebbe potuto apportare contributi eccezionali. Ma egli mostra invece confusione ed ingenera confusione. E' sufficiente riportare la sua risposta al quesito su come fosse entrato in possesso delle informazioni sulle tracce dei radar italiani. Egli afferma “Da Claudio Gatti. E ora ho ricevuto informazione che non è vero; apparentemente qualcuno ha un tracciato radar che io non ho mai visto”. Ricorda infine di aver seguito la vicenda dei “C130 libici in lavorazione” presso le Officine Aeronavali di Venezia, ove s'era recato di persona. Ma su questo punto in altro capitolo. (v. esame Coe Richard, GI Washington, 10.03.92).

Esaminato nuovamente l'indomani, alla domanda se avesse avuto dopo l'intervista rilasciata a De Angelis, contatti con personaggi dell'Aeronautica italiana, risponde di aver ricevuto – ma non precisa quando – una chiamata proprio da De Angelis con la quale questi gli comunicava che i generali Tascio, Bartolucci, Pisano ed altri, così come i colonnelli Piccioni e Coltelli ed altri ufficiali inferiori erano stati messi sotto processo da questo Ufficio. Per questa ragione aveva tentato di mettersi in collegamento con il Ministero della Difesa-Aeronautica, ma con esito negativo. Stesso esito nel tentativo verso l'Ambasciata USA, nella persona di tal signora Mancini, negli uffici degli Addetti. Aveva chiamato infine casa Piccioni, ma il colloquio sia con l'indiziato che con sua moglie, era stato freddo. Con il primo poche battute sul processo: se fosse vero quello che si diceva, che probabilmente si sarebbero incontrati negli Stati Uniti, infine espressioni di dispiacere per la sua posizione. Con la moglie solo convenevoli di circostanza.

Questa telefonata ovviamente deve collocarsi dopo la emissione delle comunicazioni giudiziarie, che è del 30 dicembre 91, ovvero dopo la diffusione delle richieste del PM ad opera del GR1, che è del 18 gennaio 92 - il 23 immediatamente successivo Piccioni viene convocato per l'interrogatorio - e prima dell'esame di Coe, che è dell'11 marzo 92.

Dopo la conversazione con i coniugi Piccioni, Coe, riferisce, non ha più chiamato nessuno. Ha letto però sulla stampa italiana una notizia che non è riuscito a spiegare bene, e cioè una sorta di rinvio dell'attività a dopo le elezioni dell'aprile 92. Ricorda infine una telefonata di Gatti in cui costui gli chiedeva del MiG23, e tale telefonata dovrebbe essere avvenuta nella

seconda o terza settimana di febbraio (esame Coe Richard, GI Washington 11.03.92).

Un'altra telefonata che coinvolge Piccioni avverrà il 23 settembre 92, l'indomani dell'interrogatorio di Piccioni - quello svoltosi il 22 settembre - a seguito della risoluzione della questione, sollevata nel primo, di difetto di giurisdizione di questo Ufficio e conseguente nullità di ogni atto.

Il testo di questa telefonata è stato depositato il 2 ottobre 92 dal difensore di Piccioni. Secondo quanto si legge nella produzione difensiva la comunicazione sarebbe avvenuta alle ore 01.10 a.m. (ovviamente ora italiana) del 23 settembre, e quindi alle 06.10 p.m. del giorno precedente per Dallas, Texas.

In essa Piccioni esordisce dicendo a Coe "... guarda che io ti ho telefonato perché stamattina, che oggi è il 22 se non sbaglio, sono andato dal giudice Priore che mi ha convocato e gli ho detto che tu mi avevi detto di aver rilasciato un'intervista ad un tale Gatti, non mi ricordo se dell'Europeo o dell'Espresso e ad un'altra persona; che l'int... quello che tu avevi detto era stato distorto, quasi manipolato... che nel corso dell'intervista non hai mai detto di aver parlato... che noi abbiamo parlato del problema Ustica; quindi io ho confermato che tra me e te, durante quel periodo, noi non abbiamo mai parlato del problema Ustica. Nè in avanti nè indietro. ... Ecco! E questo tu me lo confermi?". A questa domanda finale Coe risponde "Questa è la verità e la confermo".

Alle altre, quelle precedenti, aveva risposto in coincidenza con le sospensioni del discorso di Piccioni già con quattro "sì". Subito dopo il "confermo" di Coe, Piccioni esclama "oh! meno male. Perché qui si sta scatenando l'ira di Dio, si sta scatenando. Comunque questa è una cosa. Io non so come ringraziarti...".

Piccioni gli dice poi un'altra frase di rilievo "tu lo sai che noi siamo stati cortocircuitati" ed anche a questa Coe dà una risposta affermativa "sì, è esatto, io ho parlato con quelli dell'altro ufficio". Seguono richieste di conferme e conseguenti assicurazioni. Piccioni "... senti eventualmente tu quello che mi hai detto adesso saresti disposto a scriverlo?" - Coe: "sì" - Piccioni "perfetto!" - Coe "se è necessario scrivo quello che vuoi" - Piccioni "perfetto!" - Coe "e se devo venire a Roma..." - Piccioni "... preferisci che ti scriva o che ti telefoni?" - Coe "non importa nulla per me è uguale".

Questa telefonata - predisposta e concertata, come chiarissimamente emerge dalla registrazione, per la consapevolezza di essa da parte di Coe (lo riferirà nell'esame del 22 febbraio 93), per il contenuto e per le modalità sia delle domande che delle risposte - come il tenore di tutte le deposizioni di

Coe, hanno imposto un nuovo esame dell'ex ufficiale americano, avvenuto come detto nel febbraio del 93.

In questo atto Coe non chiarifica assolutamente la sue contraddittorie risposte ai precedenti esami, anzi per più versi accresce le difformità tra le posizioni assunte nel tempo e si oppone a ogni progresso della ricerca della verità.

In primo luogo riconosce le differenze tra le risposte dell'intervista a De Angelis dell'ottobre 91 e l'esame in rogatoria del marzo 92. Né vale dire a giustificazione come egli fa, che dinanzi all'Ufficio egli era sotto giuramento, così come non vale che egli possa usare il modo della certezza o quello ipotetico a seconda dell'interrogante o degli inviti che costui gli rivolge, come egli fa nel prosieguo della risposta. A quella successiva ribadisce che s'era indotto ad usare gli indicativi perché De Angelis lo aveva invitato ad essere più definitivo. Non sa dire se le prime risposte, quelle al condizionale, furono registrate, perché non è in possesso della registrazione - ma De Angelis ha depositato l'intera ripresa ed in essa non si ravvisano assolutamente risposte al condizionale né ripensamenti né inviti in tal senso. Anche sulla durata dell'intervista v'è contraddizione, giacché egli insiste che durò quattro ore, contrariamente a quanto affermato - lo si è già detto - da De Angelis. E questo sarebbe stato un altro punto su cui il confronto avrebbe potuto essere d'utilità nella risoluzione dei contrasti nelle versioni, ma Coe non ha voluto, lo si ripete, sostenerlo.

Sulla telefonata con Piccioni del settembre 92, dichiara che era consapevole della registrazione, ma quasi mettendo le mani avanti per evitare le trappole che egli presume possano essergli tese, dichiara "la conversazione durò più della registrazione".

Sulla "cortocircuitazione" non è chiaro: ma dall'insieme del testo potrebbe desumersi che il passaggio dell'informazione era accentrato dal livello politico militare. Deduzione che potrebbe essere comprovata dalla risposta che egli dà a proposito dell'altro ufficio, con il quale, esso Coe, avrebbe parlato durante le ricerche per l'evento in questione. Al contrario di quella che poteva apparire l'interpretazione più ovvia, e cioè che altro ufficio fosse un ufficio dell'Aeronautica Militare italiana, egli sostiene che l'altro ufficio era l'ufficio politico - militare dell'Ambasciata americana.

E così si persiste nel giudizio già dato su questo testimone. Coe avrebbe potuto essere un teste chiave dell'inchiesta. Era stato avvisato sin dalle prime ore delle richieste dell'Aeronautica Militare Italiana; era stato inserito nel working-group costituito dall'Ambasciatore statunitense; aveva compiuto numerosi atti di ricerca presso l'Aeronautica degli Stati Uniti; aveva tenuto i rapporti quotidiani con gli uffici dell'AM. Avrebbe potuto

rendere un gran servizio ed invece ha reso dichiarazioni contraddittorie, inattendibili, quasi tormentate.

Probabilmente permane tuttora nella società anglosassone una consuetudine di sincerità nelle deposizioni testimoniali, ma tale propensione è stata di certo contrastata da sentimenti di solidarietà che sussistono negli ufficiali di un'alleanza militare pluridecennale, come forse anche inquinata da interventi e colloqui con ambienti italiani. Ne è derivato quell'insieme di asserzioni contorte, ingarbugliate, palesemente inattendibili; tanto più inattendibili se poste a confronto con le risposte secche, decise, date a De Angelis, sulle quali v'è addirittura la ripresa filmata che non mostra mai dubbi, perplessità, sfumature al condizionale. Versione questa confermata dalla narrazione di Gatti e dall'intero contesto delle altre circostanze sulle vicende del working-group.

4. L'escussione dei componenti del working-group costituito dall'Ambasciatore statunitense.

Sulla base di quanto riferito dal maggiore Coe sul gruppo di lavoro fu, a suo tempo, rimessa commissione rogatoria alle Autorità statunitensi per l'escussione dei componenti, secondo le indicazioni dello stesso Coe, di quel gruppo. Come si ricorderà, ne facevano parte Steven May per il politico-militare, William Mc Bride per la Marina, William Mac Donnel per i Marines, Dewey o Duane Clarridge per la CIA. (Commissione rogatoria verso gli USA 20.01.92)

Clarridge nella conseguente missione non si è presentato, pur citato dalla magistratura americana, avvalendosi della facoltà concessagli da quell'ordinamento in quanto sotto processo federale (“under federal indictment”) nel caso Iran-Contra. Si presenterà invece, una volta “graziato” dal Presidente degli Stati Uniti, in una successiva missione negli Stati Uniti (v. esame Dewey Clarridge, S. Diego 20.05.94) e delle sue dichiarazioni si parlerà infra.

Mc Bride al contrario s'è presentato nella prima esecuzione delle richieste rogatorie e ha reso ampia testimonianza. Nel giugno dell'80 era assistente dell'Addetto navale. Non ricorda che il gruppo di lavoro per l'incidente di Ustica fosse un gruppo ufficiale. Ricorda comunque che furono avvisati della caduta dell'aereo e che sentirono delle voci secondo cui poteva essere stato un missile. Perciò egli immediatamente chiamò le operazioni aeree della 6^a Flotta per accertare se vi fossero aerei in volo e quali fossero.

Gli fu risposto per telefono, che la portaerei era in porto e che al momento dell'incidente non c'erano aerei in volo. Di conseguenza inviarono un messaggio al comandante della Marina statunitense in Europa, ovvero Cincusnaveur a Londra, per accertare in primo luogo se fossero a conoscenza di aerei in volo ed in secondo luogo se ci fossero stati aerei di raccolta-informazioni in volo. Anche in questo caso ricevettero risposta negativa. Non ricorda Mc Bride però quando trasmise questa richiesta. E' incerto tra il venerdì notte e il sabato, pur dando per più probabile quest'ultima ipotesi. E' comunque certo che ritornò in ufficio, nonostante fosse festivo, quel sabato, perché probabilmente era l'ufficiale in turno. In quel tempo era sua abitudine andare il fine settimana in montagna e quel sabato, ricorda, non poté raggiungere il luogo di villeggiatura a causa di quell'incidente aereo. Ricorda di aver trovato, quel sabato, Coe già in ufficio con il quale discusse del disastro.

Non ricorda come e quando abbia ricevuto la prima notizia dell'incidente. Si rammenta però di aver informato, dopo le richieste di informazione telefoniche, il suo superiore, cioè l'Addetto navale capitano Hardy Rose. Presso gli americani la memoria è più forte e sincera, ed immediatamente emerge il meccanismo di rapporto a livelli superiori. Anche sulle modalità di richieste di informazione Mc Bride è preciso: quelle alla 6^a Flotta furono fatte per via telefonica e furono rivolte al duty officer di quella Flotta, di stanza a Gaeta; quelle a Cincusnaveur per telex sempre quel sabato. La risposta da Londra pervenne - in seguito si rileverà l'importanza di questa risposta a proposito del documento già citato, quello del 23 dicembre 80 all'AG da parte di Tascio per il 2° Reparto SMA, documento cui quella risposta fu allegata - non immediatamente, ma dopo qualche giorno. L'interpello di Cincusnaveur concerneva velivoli in generale, afferma Mc Bride, e analogamente la risposta.

Contestatogli che al tempo del disastro qualche aeroplano americano era, contrariamente a quanto affermato da Cincusnaveur, in volo, risponde che forse a un certo punto le ricerche si focalizzarono su velivoli armati. Non è a conoscenza della vicenda dei nastri di registrazione radar della portaerei Saratoga.

Quanto ai rapporti del gruppo dell'Ambasciata con le Autorità italiane ricorda che erano quasi giornalieri e che comunque riferì alla Marina italiana i risultati della telefonata a Gaeta, nell'immediatezza e per telefono. La sua interfaccia alla Marina era il comandante De Michelis del SIOS di quell'arma. Non è sicuro, invece, sul destinatario della seconda risposta, quella di Cincusnaveur, giacché quando essa pervenne s'era giunti già alla convinzione che l'incidente era non militare, ragion per cui egli stima che

quella risposta potrebbe essere stata trasmessa al Dipartimento di Stato e cioè non direttamente all'interfaccia del SIOS Marina.

Quanto alle modalità di funzionamento del gruppo di lavoro, testualmente risponde: “poichè la mia funzione era in rapporto con la 6^a Flotta io avevo un interesse. Anche Richard Coe era una delle persone della Aviazione. E penso che probabilmente (inc.) l'addetto Rose partecipò marginalmente, supervisionando. Avremo coinvolto l'addetto politico militare del Dipartimento di Stato, Steve May...”.

Quanto a Jim Mac Donnell, l'altro interrogato nel corso della commissione rogatoria eseguita a marzo 92, Mc Bride dichiara che anche lui fu coinvolto, che lavorarono insieme giacchè costui stava per sostituirlo come assistente. Non ritiene che al termine del lavoro sia stato redatto un rapporto scritto. Le modalità di lavoro, aggiunge, furono comunque molto informali dal momento che nell'ambito di breve tempo si raggiunse la conclusione che non v'era coinvolgimento di militari. Non ricorda se fu compiuto un check dei missili. Per quanto concerne i rapporti con la Marina italiana, essi erano tenuti dal sostituto dell'ammiraglio Gerace, comandante Gallo e dal maresciallo Fusco.

Sulle prime informazioni ricevute ricorda che da Coe seppe - la cui fonte potrebbe essere stata il Dipartimento di Stato - che su un giornale si sarebbe parlato di missile statunitense. Il lavoro di ricerca proseguì per due o tre giorni e il gruppo di lavoro non assunse mai la dignità di commissione di inchiesta, cioè non ci furono comunicazioni scritte, elenchi di persone convocate, assegnazione di precisi incarichi; il gruppo compì le indagini nell'ambito delle specializzazioni di ciascuno (v. esame Mc Bride William, Washington 11.03.92).

Mac Donnell James Laurence Jr. non era tra le persone indicate da Coe come facente parte del gruppo di lavoro. Coe aveva indicato persona con cognome simile, Mc Donald dei Marines. Questa persona non era stata inclusa nella richiesta rogatoria, dal momento che per la sua competenza specifica con ogni probabilità aveva svolto indagini limitate. Nell'elenco delle persone citate dall'AG americana è invece incluso questo Mc Donnell, il quale al tempo di Ustica prestava servizio nell'ufficio degli addetti navali, ufficio che come egli stesso dichiara era composto da un titolare e tre assistenti. Egli di certo non fece parte del gruppo di lavoro, perchè nulla o poco ne sa. Non è indicato da Coe, come s'è detto, e Mc Bride sembra ridurre al minimo il suo coinvolgimento, perchè appare dalle sue dichiarazioni che gli fu associato, stando egli per lasciare quel servizio. Egli stesso dice che gli altri due ufficiali navali possono aver fatto parte del gruppo, e che uno di questi era sicuramente era Mc Bride, che era l'ufficiale

di servizio in ufficio mentre egli era spesso in missione fuori sede. Ricorda di aver sentito gli addetti aeronautici parlare del disastro di Ustica, ma non sa collocare nel tempo questi episodi. A richiesta di quale fossero le procedure standard nei rapporti con gli enti militari italiani, dichiara che essi intercorrevano con i SIOS d'Arma; che il punto di contatto presso l'Aeronautica era il capitano Piccioni, con il quale ha sempre lavorato; che i rapporti avvenivano tramite i messaggi spediti via telex (v. esame Mac Donnel James Laurence, Washington 10.03.92).

Di maggior interesse ai fini della ricostruzione di queste vicende relative al gruppo di lavoro dell'Ambasciata le dichiarazioni di colui che lo presiedette, ovvero Stephen May (e non Steve, come egli stesso precisa), diplomatico.

Questi ammette di aver partecipato a quello che si sarebbe chiamato, afferma, un “working group”; gruppo di lavoro costituito all'interno dell'Ambasciata americana. Lo scopo di questo gruppo, precisa, non era quello di investigare sulle cause dell'incidente di Ustica, bensì quello di redigere rapporti sulla stampa e sulle controversie politiche originatesi dall'incidente. “Quindi il lavoro del gruppo era quello di stendere i rapporti da inviare al Governo in Washington, all'inizio giornalmente, e poi meno frequentemente”. Questo gruppo fu costituito il giorno dopo l'incidente. Egli come costituente del gruppo più che l'Ambasciatore ricorda il “Deputy Chief of Mission” e cioè il secondo dell'Ambasciata. Nel gruppo c'era sicuramente Coe e probabilmente certo George Resnick, non bene identificato. Egli che pure era troppo giovane per dirigere formalmente il gruppo, in virtù della sua veste di diplomatico, membro dell'ufficio politico militare, era colui che redigeva i rapporti per Washington. Nell'ambito del gruppo i contatti con le Autorità italiane erano divise secondo le competenze specifiche; gli addetti militari parlavano con le forze armate, il settore politico-militare parlava con il Ministero della Difesa e con quello degli Affari Esteri.

Ribadisce - e poi si vedrà con quale valore - il compito preciso del gruppo, quello cioè di interpretare per Washington la stampa italiana. Non ricorda se nella stessa notte del disastro pervenne all'Ambasciata una telefonata dell'Aeronautica Militare italiana. Ritorna sulle ipotesi formulate nell'immediatezza dell'incidente dalla stampa italiana, secondo cui veniva insinuato che l'Aeronautica italiana o le forze aeree della NATO, fossero coinvolte nella caduta del DC9. Su queste sue dichiarazioni concernenti le notizie nell'immediatezza e nei giorni seguenti si dovrà ritornare, giacché non sembrano assolutamente corrispondere al vero, non essendo apparse sui mezzi di informazione in quel lasso di tempo notizie del genere.

Per la ragione suddetta il gruppo si mise in moto, cioè per accertare se forze statunitensi fossero rimaste o meno coinvolte nel disastro. Ricorda in particolare che al tempo l'incidente era apparso a tal punto strano che s'era pensato anche che la causa potesse essere stata una qualche eruzione vulcanica. S'era pensato anche ai libici. Stima che sia stato fatto un check dei missili, ma asserisce che di certo non è stato compiuto nè ordinato dal gruppo di lavoro. Ogni sera si redigeva un rapporto dell'attività del giorno e si mandavano i telegrammi al Dipartimento di Stato. Il gruppo ha lavorato circa tre settimane, ma non esclusivamente, precisa, sul caso Ustica. Non ricorda però se quel gruppo di lavoro esaminò anche il caso del MiG23 caduto nella zona di Castelsilano in Calabria, rinvenuto a tre settimane di distanza dall'evento di Ustica. E' certo di non aver mai visto i nastri della Saratoga.

I rapporti con gli italiani erano orali e nonostante ci fosse molta confusione gli americani si tenevano in contatto con gli italiani “a scadenze quasi regolari”, anche se informali, senza antagonismo, accomunati dall'impegno di scoprire le cause dell'incidente. In effetti lo scambio di notizie e di risultati c'è stato, e non solo con le Autorità militari, ma anche con quelle civili e cioè con il Ministero degli Affari Esteri, composto da membri del servizio diplomatico. Tra i militari ricorda l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa. Dopo aver narrato le sue incombenze durante la visita di Stato del presidente Carter in Italia - su cui si dovrà tornare quando si prenderà in esame la vicenda dei C130 libici delle Officine Aeronavali di Venezia - specifica le classificazioni dei suoi rapporti a Washington: alcuni, quelli con notizie di stampa senza classifica; quelli con commento con la classifica di riservato; quelli che riportavano conversazioni con ufficiali del Governo italiano con la classifica di riservato o addirittura segreto.

Sulla vicenda è stato esaminato, come già detto, anche il Capo della Stazione CIA a Roma in carica all'epoca. Di costui, Dewey Clarridge, detto Duane, si era chiesta l'audizione sin dal 92 (v. rogatoria USA 20.01.92), ma per lungo tempo non era stato possibile compiere l'atto a causa dello stato di imputato assunto dal teste nella procedura statunitense Iran-Contra. Solo quando egli ed altri nella medesima posizione sono stati prosciolti per effetto di decreto del Presidente degli Stati Uniti, si è potuto procedere alla sua escussione, avvenuta in territorio USA nel 94.

Clarridge ha risposto ad una serie di domande sul disastro di Ustica e sulla rivendicazione Affatigato. Ha confermato di essere stato contattato dal giornalista Gatti più volte per telefono e di averlo incontrato da ultimo nel febbraio del 94 al ristorante italiano Bice - molto caro - di New York. Ha

ricordato la campagna di esecuzione compiuta a danni di libici o oppositori dell'80, riconoscendo peraltro che due degli uccisi erano suoi agenti. Non ha messo però in rapporto questi fatti con la strage di Ustica, così come non ha messo in contatto questa strage con quella immediatamente successiva della stazione di Bologna, giacchè non vi erano sensazioni né informazioni che l'evento di Ustica fosse stato cagionato da un atto terroristico. Ed in tal senso erano anche le notizie che egli riceveva dai Servizi italiani, sia il S.I.S.MI che il S.I.S.DE. La sua Stazione aveva rapporti con quasi tutte le divisioni del S.I.S.MI, ed egli di persona ne aveva principalmente con il Direttore Generale Santovito (v. esame Clarridge Dewey, GI 20.05.94).

A dire il vero il Servizio cui esso Clarridge apparteneva e altri Servizi di Intelligence statunitensi hanno prodotto - e non poteva essere altrimenti, nonostante più volte sia stato affermato che il disastro di Ustica fosse stato un non-evento - numerosi documenti. Questi documenti pervenivano agli atti solo dopo anni, nel settembre del 92 a seguito di richiesta alle Autorità USA (v. commissione rogatoria 20.01.92). Venivano anche acquisiti attraverso un teste, Incerti Corrado giornalista di "Panorama", che li aveva a sua volta acquisiti attraverso il Freedom of Information Act, e utilizzati in un articolo del suddetto periodico dal titolo "USA e insabbia". (v. esame Incerti Corrado, GI 02.03.93).

Di fronte a tale situazione probatoria i due chiamati in causa, gli indiziati Coltelli e Piccioni, opporranno una recisa negativa.

"Non ricordo - afferma Piccioni - se nei giorni successivi (al disastro di Ustica; nde) avemmo contatti con l'Ambasciata degli Stati Uniti, ma sono portato ad escluderli, almeno per quanto riguarda la mia persona. Abbiamo fatto ricerche su carteggi esistenti in ufficio, ma non abbiamo trovato alcuna traccia di documentazione relativa a contatti con l'Ambasciata. Queste ricerche sono state fatte a più riprese a partire dal 90". (v. esame Piccioni Claudio, GI 18.09.91).

"Ritengo - dichiara Coltelli - di non aver chiamato nè ricevuto chiamate dall'Ambasciata americana per il fatto di Ustica...". Esclude di aver parlato con costoro (con Coe e Biankino; nde) di Ustica per ragioni di ufficio. (v. esame Coltelli Adriano, GI 18.09.91).

Questo l'atteggiamento che cagionerà le comunicazioni giudiziarie per falsa testimonianza. Più elaborate le discolpe, quando verranno interrogati in tale qualità. Ma su tali atti nella parte relativa alle posizioni degli imputati e degli indiziati.

5. L'attività svolta dal 2° Reparto.

Prima di iniziare ad esaminare le attività di tale 2° Reparto che si concretizzarono in documenti, occorre premettere che l'Aeronautica ha sempre tentato di minimizzare l'attività del SIOS; una conferma diretta viene dalle audizioni del responsabile del 2° Reparto nel 1980, il generale Tascio. Questi, nel corso di audizioni parlamentari, ribadiva che il suo Reparto, su Ustica, aveva avuto una posizione assolutamente marginale, non aveva posto in essere alcunchè di propria iniziativa, non aveva partecipato a niente. I suoi compiti erano quelli di tenere aggiornata la situazione delle forze aeree potenzialmente ostili; non gli competeva l'“informazione” e neppure la “sicurezza”. Solo quando fu interrogato una seconda e terza volta cominciò ad emergere, sia pure con difficoltà, il ruolo non secondario del SIOS e dei Servizi.

La documentazione reperita presso il 2° Reparto SIOS, relativamente all'incidente del DC9 Itavia, appare “povera” rispetto all'evolversi della situazione e degli accertamenti richiesti dal Capo di Stato Maggiore sin dalla mattina del 28 giugno 80. Basti pensare che il primo atto ufficiale redatto dal 2° Reparto in merito all'incidente è solo del 9 agosto 80 e consiste nella trasmissione, al S.I.S.MI e al Sottocapo di Gabinetto della Difesa – il generale Pugliese della relazione relativa al sopralluogo effettuato all'aeroporto di Boccadifalco il 4 luglio 80 dal colonnello Bompreszi e dal maresciallo Zecchini unitamente al tenente colonnello Argiolas del 3° Reparto; relazione vistata e siglata dal Capo Reparto, generale Tascio, il 16 luglio 80.

Nel mese di luglio 80 oltre alla relazione del sopralluogo redatta dal personale del 3° Reparto e vistata come già detto dal Capo Reparto il 16, risulta la trasmissione il 22, per conoscenza, di un messaggio relativo alla documentazione richiesta dal PM Santacroce all'ITAV. Non sono stati rinvenuti appunti “interni” del Reparto relativi alla vicenda riferiti al citato periodo. Però alcune annotazioni manoscritte dal generale Tascio nel suo quaderno-agenda del mese di luglio 80 inducono a ritenere che vi sia stata un'attività più intensa, collegata in particolar modo con personale del Servizio militare.

Deve ricordarsi che il 18 luglio 80 fu rilevata la caduta del MiG23 libico nell'agro di Castelsilano (CZ), evento del quale sia il personale del 2° Reparto che il generale Tascio si occuparono in prima persona.

Tante saranno le coincidenze che si realizzeranno intorno a questo episodio, del quale però si parlerà diffusamente in altro capitolo. Tra le altre il fatto singolare che il generale Tascio avesse scelto per le sue vacanze, dal 1° fino al 30 agosto dell'80, una località sita nella stessa provincia di caduta

del velivolo libico, cioè Nocera Tirinese (CZ). In merito l'ufficiale ha dichiarato che la scelta era già stata effettuata molto tempo prima dell'incidente e non perché da quel Comune potesse essere facilmente raggiungibile la zona di caduta del MiG23 e così seguire l'evolversi dei relativi accertamenti. Altresì è stata riscontrata agli atti amministrativi una richiesta del generale di rimborso del biglietto aereo sulla tratta Roma-Lamezia del 10 agosto 80. Da ciò si è dedotto che l'ufficiale in quel periodo si trovava a Roma, versione confermata dallo stesso che afferma di aver partecipato al funerale di un proprio congiunto. Anche in quest'ultima circostanza è singolare il fatto che proprio il 9 agosto, il suo vice capo Reparto, colonnello Bomprezzi, predisponga ed invii al S.I.S.MI e al Sottocapo di Gabinetto della Difesa quella relazione del sopralluogo a Boccadifalco effettuata 36 giorni prima. Ciò induce a stimare che sia stato proprio il generale Tascio a far trasmettere quella documentazione, importante ma ancora giacente agli atti del SIOS, e non il colonnello Bomprezzi.

6. I personaggi del 2° Reparto che hanno avuto ruoli di rilievo.

I personaggi del 2° Reparto SIOS che hanno avuto un ruolo di primo piano nella vicenda del DC9 sono oltre il generale Tascio, il colonnello Bomprezzi e i due ufficiali Piccioni e Coltelli, quest'ultimo nel periodo in questione capo della segreteria del Reparto.

Nell'ultimo periodo dell'istruzione, cioè tra il 96 e il 97, sono stati escussi anche altri ufficiali e sottufficiali in servizio al SIOS nell'80, ma tutti hanno escluso una loro attività connessa con l'incidente del DC9 Itavia mentre hanno ricordato qualche loro coinvolgimento con l'incidente del MiG23 libico.

Parte del materiale documentale d'interesse sequestrato, relativo all'incidente del DC9 Itavia e riferito all'80, consiste nella relazione del sopralluogo effettuato a Boccadifalco il 4 luglio; nella relazione effettuata il 19 agosto 80 relativa al sopralluogo sempre a Boccadifalco per il rinvenimento di un casco antirumore; negli atti relativi al rinvenimento del radio - bersaglio nella zona di Acquadolci (ME) il 20 settembre 80; nelle relazioni interne del 3 e 15 ottobre per un parere su quanto elaborato già dal 3° Reparto, sul sequestro e la decifrazione dei nastri di Marsala in rapporto al segreto militare; la lettera del 23 dicembre 80 originata dal 2° Reparto e

trasmessa al PM Santacroce con allegato il noto messaggio di Cincusnaveur per copia conforme. Argomenti tutti trattati nel capitolo del 3° Reparto, ma che per alcuni particolari aspetti devono essere presi in considerazione anche in questo.

Fino al 4 luglio 80 il 2° Reparto sembra non porre in essere alcuna attività al riguardo dell'incidente occorso al DC9 Itavia; e in effetti non risulta alcun documento o dichiarazione in tal senso, nemmeno delle attività dei referenti del gruppo di lavoro dell'Ambasciata americana.

Quel 4 luglio, il colonnello Bomprezzi e il maresciallo Zecchini, raggiungono unitamente al colonnello Argiolas del 3° Reparto, presso l'hangar di Boccadifalco per prender visione dei reperti del velivolo precipitato al largo di Ustica. Sul posto era ad attenderli il capitano Pace Andrea, comandante del 31° sottonucleo SIOS di Catania.

Quali fossero i reperti visionati, lo riferisce Bomprezzi: "...si trattava di spezzoni di rivestimento della fusoliera...di uno o due sedili della cabina di pilotaggio...di una radio sonda meteorologica, che non aveva nulla a che fare con il velivolo precipitato... Il rapporto della missione fu fatto dal colonnello Argiolas, che apparteneva all'Ufficio Sicurezza al Volo...io presi parte alla missione come osservatore per il 2° reparto, in quanto interessato ...al rinvenimento di relitti di un qualche interesse aeronautico. Zecchini fu comandato ad accompagnarci". (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 11.03.91).

Sulle motivazioni che portarono a quel sopralluogo, Argiolas ha riferito: "...C'era stato detto che c'era la possibilità che si fosse un seggiolino di velivolo da caccia. Non vediamo il velivolo da caccia...", "...fotografammo i salvagenti che erano di tipo marinaio con le scritte...i seggiolini del DC9 sono dei tubi metallici più o meno raccordati tra di loro... sono andato lì in quanto capo della Terza Sezione Reparto ...". (v. esame Argiolas Giampaolo, GI 06.10.95).

Alla missione prese parte, in qualità di accompagnatore, anche il maresciallo Zecchini del SIOS, "...ho preso parte ad una ..missione a Palermo, accompagnai il colonnello Bomprezzi e il colonnello Argiolas... raggiungemmo l'aeroporto di Boccadifalco, ove erano custoditi in un hangar pezzi di aereo ripescati dopo l'incidente di Ustica. I pezzi furono visionati dagli ufficiali ... Io nella missione non avevo alcuna funzione specifica; dovevo solo prestare assistenza agli Ufficiali..." (v. esame Zecchini Cesare, GI 11.03.91).

Alla partecipazione del sottufficiale è legato un episodio curioso, riportato anche nell'agenda di Argiolas; durante il sopralluogo l'ufficiale del 3° Reparto scatta delle fotografie senza accorgersi che all'interno della macchina fotografica non c'è pellicola; lo Zecchini aveva però effettuato

delle fotografie per proprio conto, fotografie che verranno allegate alla relazione inviata al vice Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, generale Pugliese, e al Capo del S.I.S.MI.

Deve segnalarsi a questo punto la palese reticenza del capitano Pace Andrea, responsabile del Servizio della Forza Armata in Sicilia dal 1980 al 1994; l'ufficiale, comandante del 31° sottonucleo SIOS di Catania, escusso per la prima ed unica volta il 25.03.97, ricorda di aver accompagnato due ufficiali presso l'aeroporto di Boccadifalco per visionare dei reperti di un aereo che non erano quelli del DC9; ricorda solo che un suo dipendente, il maresciallo Lollino dei CC., aveva accompagnato un ufficiale del 41° Stormo per ritirare un relitto di probabile aereoversaglio presso la Stazione CC. di Acquadolci, in un periodo di tempo che non sa indicare; non ha memoria della visita del giudice Santacroce a Marsala nell'ottobre 80; dichiara di non conoscere gli ufficiali Bomprezzi e Argiolas, ma aggiunge che potrebbero essere quelli da lui accompagnati a Boccadifalco. Gli viene fatto presente che il sopralluogo a Boccadifalco aveva come scopo la visione dei reperti del DC9 Itavia e risponde di non esserne a conoscenza; non gli sembra che sia mai esistita una cartella, presso il 31° sottonucleo, ove fossero conservati documenti relativi alla vicenda di Ustica.

Il comportamento assunto dall'ufficiale nel corso dell'esame testimoniale è stato di somma reticenza. Ancor prima che venisse posta la domanda o comunque gli venissero ravvivati nella memoria i fatti dell'epoca, la sua risposta era sempre e comunque "non ricordo". Deve rammentarsi che l'ufficiale per 14 anni è stato il comandante del SIOS in Sicilia, per cui non è assolutamente credibile quando afferma di non ricordare alcuna attività inerente l'incidente del DC9 Itavia. La circostanza più evidente è quella relativa al sopralluogo a Boccadifalco il 4 luglio 80. L'ufficiale, già avvisato da Roma il giorno prima, preleva il personale proveniente da Roma, Bomprezzi ed Argiolas, lo accompagna in un hangar dove sono depositati i relitti del DC9 Itavia che solo egli conosce unitamente al comandante dell'Aeroporto, e nonostante tutti questi elementi di fatto, confortati anche documentalmente, afferma di non ricordare. Anche in relazione alla visita del PM il 3 ottobre al CRAM di Marsala concernente il sequestro dei nastri, il Pace, pur trovandosi nei giorni precedenti e successivi a Trapani e Marsala, afferma di non averne alcun ricordo.

Nell'agenda di Tascio viene riportato in data 4 luglio 80: "Bomprezzi-Argiolas Tutte balle su velivoli militari: seggiolino=DC9 giubbotto= da marinai + + ship - radio portatile per piloti= apparato radiosonda meteo-polistirolo - contenitori per boe sonore a niente a che vedere - - rottami chiaramente del velivolo seggiolino del pilota frantumato".

L'appunto sulla missione viene redatto in data 9 luglio da Argiolas; il 10 viene posto alla visione di Melillo e Ferri con l'annotazione che sarà il 2° Reparto a trasmetterlo sia al S.I.S.MI che al Gabinetto della Difesa.

Il 16 luglio 80 il generale Tascio dà disposizioni al 3° Ufficio di preparare l'appunto redatto da Argiolas con lievi modifiche e di inviarlo al generale Pugliese e al S.I.S.MI; cosa che avviene in data 9 agosto a firma di Bomprezzi.

In data 21 luglio perviene per conoscenza dall'ITAV il decreto di sequestro della Procura di Roma datato 16.07.80; il SIOS non pone in essere alcuna attività.

Il generale Tascio nel corso di una audizione in Commissione Stragi minimizza i rapporti con il S.I.S.MI, riferendo che “ciascuna Forza Armata può fornire al S.I.S.MI competenze tecnico-operative nel quadro delle attività assegnate” (v. audizione Tascio Zeno, Commissione Stragi 26.07.89). Questi contatti di carattere generico e limitato vengono però smentiti da una annotazione riportata nell'agenda di Tascio sotto la data del 28 luglio 80, annotazione dalla quale emergono chiaramente i contatti del SIOS con il S.I.S.MI: “...Notarnicola 28 1100 - un suo Uff.le qui - Sparsa la voce ad alti livelli - DC9 Ponza, tracce registrate - Un Uff.le si è mosso subito e testimonierà...” (v. agenda Tascio seq.). L'alto ufficiale a proposito di questa annotazione, affermerà di non ricordare alcunchè. (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 04.03.97).

Deve esser detto che il 29 luglio 80 il S.I.S.MI acquisisce tramite il suo Centro di Bari i tracciamenti radar concernenti la caduta del DC9 Itavia e del MiG23 libico; documentazione prelevata direttamente dal maresciallo Maraglino del Nucleo S.I.S.MI di Taranto, con due distinte missive, entrambe di risposta a richieste formulate per le vie brevi: con la missiva del 29.07.80 veniva trasmessa copia delle registrazioni dei tracciamenti radar di Marsala e di Licola in forma alfa-numerica nonché copia della carta concernente i ritrovamenti dei relitti del velivolo Itavia; con la seconda veniva trasmessa copia dei tracciamenti radar concernenti il giorno di caduta del MiG.

Lo stesso 29 luglio 80 il S.I.S.MI prepara un appunto interno, “per il Signor Direttore del S.I.S.MI”, a firma del colonnello Notarnicola avente ad oggetto: “Disastro aereo per la caduta di un DC9 Itavia sulla rotta Bologna-Palermo”, nel quale, dopo un vago riferimento ad illazioni apparse sulla stampa sulle cause dell'incidente, al punto b), viene fatto riferimento al SIOS, che per mezzo del suo Capo Reparto ha: “... precisato che traccia del volo dell'aereo é stata registrata dal ROC di Martina Franca ed é stata consegnata alla Magistratura; - precisato che dalla registrazione non si rileva

alcun indizio che possa suffragare un'ipotesi di collisione..."; escluso "... che nella zona del disastro fossero in volo contemporaneo altri velivoli precisando al riguardo che un altro aeromobile era transitato ... a cinque minuti di distanza dall'aereo dell'Itavia ... ad un'altezza di circa 10.000 metri superiore..."; acconsentito "...a ricercare copia della registrazione ...presso il ROC di Martina Franca..." (v. nota S.I.S.MI 04/263/3^ del 29.07.80 – decreto esibizione 08.10.91).

In quel momento i plottaggi di Licola e Marsala erano già stati trasmessi dal 3°ROC; ma la sede centrale del S.I.S.MI non ne era ancora in possesso perché in viaggio da Bari a Roma.

L'argomento relativo all'appunto del 29 luglio 80 e il disconoscimento della nota e della firma da parte del generale Notarnicola, verrà trattato in altro capitolo.

Successivamente perviene al SIOS una missiva del S.I.S.MI datata 8 agosto 80, nella quale viene richiesta l'interpretazione dei dati di plottaggio di Licola e Marsala; in effetti un "aiuto" da parte del SIOS era necessario, avendo confuso quel Servizio l'orario zulu con quello locale, alterando in questo modo tutti i movimenti dei velivoli di due ore. Questa errata interpretazione del capitano Masci - della 1ª div. S.I.S.MI - aveva purtroppo preso corpo in un appunto per il Direttore del Servizio datato 6 agosto 80; l'errore venne emendato il 28 agosto 80 quando il S.I.S.MI elaborò un appunto per il Direttore del Servizio - a firma del colonnello Lombardo - in cui si precisava che i "dati esplicitati" nell'appunto del 6 agosto non erano corretti, perché all'ora iniziale e finale andavano aggiunte due ore; e vi si affermava inoltre che l'analisi dei dati di plottaggio faceva escludere "categoricamente" l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 con altro velivolo "ancorchè non identificato".

Il 9 agosto viene inviato un appunto diretto al Gabinetto della Difesa (c.a. generale Pugliese) e al S.I.S.MI nel quale è inserita la relazione del sopralluogo a Boccadifalco del 4 luglio.

Il 13 agosto 80 il 3° ROC trasmette al SIOS, che aveva richiesto per le vie brevi la trasposizione su carta dei plottaggi al citato ROC, sei cartine riproducenti lo sviluppo delle tracce inviate in data 8 agosto.

Il 14 agosto le cartine trasmesse dal 3° ROC vengono inviate al S.I.S.MI.

Di tutta questa attività, nonostante il copioso materiale documentale che comprova i contatti con il Servizio, il generale Tascio non ha rammentato nulla, limitandosi a prendere atto della annotazione da lui apposta sul diario il 28 luglio 80. Tuttavia da un appunto del S.I.S.MI inviato all'on. Mazzola il 18.12.80, nota alla quale verrà apposta la data del

23.12.80 al suo rientro in Divisione, emerge che “le valutazioni del SIOS/AM avanzate in via riservata... portano ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo le cause del disastro” (v. appunto 23.12.80 – decreto esibizione c/o 1ª Div. S.I.S.MI, 20.04.95).

Sul punto e su ogni altro riferimento all'attività congiunta tra SIOS Aeronautica e S.I.S.MI, si rimanda al capitolo relativo a questo secondo servizio. Tuttavia, brevemente, non può non essere ricordato in questa sede quale fosse il giudizio del Capo del 2° Reparto sugli appunti elaborati dal S.I.S.MI il 29 luglio e il 6 agosto 80: “dimostrano modesta dimestichezza con terminologie e procedure aeronautiche: inesattezze che lasciano chiaramente intuire il riporto e l'interpolazione da parte dell'estensore di pareri generici e non circostanziati, espressi da personale AM in circostanze certamente informali.”. Relativamente all'appunto del 6 agosto viene detto che “è costruito...sulla scorta di un sommario esame condotto con l'ausilio di personale SIOS/A conoscitore di dati riguardanti i plottaggi radar, ma non tecnico qualificato. L'intero documento si basa su un errore di lettura degli orari degli avvistamenti... . Sono rimasto colpito e disorientato per quanto si è accreditato, ma ancor più per la confusione che la lettura di questo documento ha potuto creare in chiunque...” (v.rep.57 - seq. Tascio Zeno 08.07.95).

Di tutto ciò, nonostante le forti parole di riprovazione sull'attività del S.I.S.MI e marginalmente anche di personale del Reparto da lui diretto, rimane traccia nell'agenda di Tascio, dove, come noto, al 28 luglio scriverà “Notarnicola 28 11.00 un suo ufficiale qui”.

In seguito ad un articolo del quotidiano l'Unità del 20 settembre 80, dal titolo “A Messina misterioso ritrovamento di un relitto di aereo” il generale Tascio con una nota manoscritta ordina, lo stesso giorno, al 3° Ufficio un immediato sopralluogo. Il colonnello Bompreszi a sua volta annota che ha provveduto inviando personale del nucleo con ufficiale di Catania in forma riservata.

Alle ore 22.00 del 20 settembre 80, il capitano Pace Andrea comandante del 31° sottonucleo SIOS di Catania, comunica al sottufficiale di servizio al 2° Reparto, maresciallo Roscetti Massimo, che alle ore 16.00 di quello stesso giorno il tenente colonnello Vignola Domenico del 41° Stormo unitamente al maresciallo CC. Lollino Vito dell'anzidetto sottonucleo aveva esaminato un relitto aeronautico custodito presso la Stazione CC. di Acquadolci (ME) rinvenuto giorni prima da persona del luogo. Viene altresì precisato che il relitto visionato, di colore arancione con struttura a nido d'ape, del peso di circa 3 kg, potrebbe essere un pilone alare di sostegno per serbatoio supplementare. Viene anche comunicato che il

reperto sarà depositato presso la direzione del distaccamento aeroportuale di Palermo Boccadifalco come ordinato dall'AG. Il sottufficiale di servizio al 2° Reparto prepara un appunto sulle notizie ricevute all'attenzione del colonnello Bomprezzi.

Sulla base di questo appunto ne viene inviato uno analogo al Sottocapo di Stato Maggiore in data 26.09.80, visto e siglato da quest'ultimo il primo ottobre successivo. Al punto 3 di detto appunto si legge che il relitto era stato visionato prima del suo sequestro da parte della Magistratura. Quanto affermato non corrisponde al vero; infatti l'ordinanza di sequestro del relitto a firma del PM Guarino di Palermo era giunta al Comando Stazione CC. di Acquadolci alle ore 12.00 del 20.09.80, ricevuta a mezzo fonogramma, mentre, come già detto, l'esame del relitto è avvenuto alle ore 16.00.

L'attività del SIOS in merito al rinvenimento del relitto in località Acquadolci impegna per settimane uomini e uffici diversi; fin dal ritrovamento, quel relitto suscitò l'interesse del Reparto: il 20.09.80 il tenente colonnello Vignola lo esamina; tra il 23 e il 27.09.80 il SIOS invia una relazione di quell'esame al Sottocapo di SMA, al Capo del 3° e 4° Reparto, nonché al S.I.S.MI, corredata di fotografie. Il 6 ottobre in una nota del 4° Reparto diretta al Capo del 2° e del 3° Reparto vengono ancora formulate ipotesi sulla provenienza del relitto; interessante è l'annotazione in calce alla nota apposta dal generale Tascio "Bisognerebbe identificare questo rottame. Vediamo se con l'aiuto dei CC. si riesce a guardarlo nuovamente insieme ad un Ufficiale del 4° Reparto". Tutto questo dimostra un interesse niente affatto secondario del SIOS per quel relitto, sul quale poco o nulla risulterà essere stato fatto all'esterno.

In data 28.10.80 viene inviato un appunto al Sottocapo relativo al relitto di Acquadolci in cui si afferma che il relitto è sicuramente parte dell'impennaggio di coda del bersaglio AQM37-A; che la ditta Meteor ne effettuò nel periodo compreso tra il 07.06.78 ed il 22.01.80 dieci lanci mediante velivolo Camberra; che i primi due bersagli erano sicuramente coccardati e non erano dotati di apparato pirotecnico per autodistruzione e che i rimanenti otto "potrebbero essere stati coccardati..." e comunque sono andati distrutti. Nell'appunto, consegnato da Castelli della Meteor, vengono evidenziati come radio-bersagli coccardati quelli lanciati in data 7 e 8.06.78 - non dotati di autodistruzione - mentre i rimanenti erano originali USA senza coccarda italiana.

Il Capo del 3° Nucleo SIOS di Bari, tenente colonnello Tramacere Luigi, il 22 dicembre 80 invia un appunto dal quale emerge il persistente interesse per il relitto di Acquadolci, trasmettendo un appunto riservato su

notizie riferite da fonte confidenziale secondo le quali il relitto sarebbe stato in connessione con l'incidente occorso al DC9 Itavia.

Soltanto sette anni dopo, in data 30.03.87, il 3° Reparto trasmette all'AG "a titolo di collaborazione", in quanto non ve n'era stata richiesta, tutta la documentazione relativa al reperto di Acquedolci custodita fino a quel momento dal 2° Reparto; nella nota non veniva però specificato che l'argomento era già stato trattato nella nota missiva del 23 dicembre 80 inviata al PM Santacroce dal generale Tascio.

A proposito della missiva in disamina, il 22 dicembre il colonnello Francesco Gaudio, Capo del 3° Ufficio, redige un appunto per il Sottocapo di Stato Maggiore sul suo incontro il PM negli uffici di piazzale Clodio avvenuto proprio quel giorno. L'ufficiale riferisce che il magistrato ha espresso l'opportunità che le notizie e le valutazioni relative all'incidente del DC9 Itavia pervengano al suo Ufficio formalmente, allo scopo di confutare meglio tesi ed ipotesi fantasiose, in quel periodo apparse sulla stampa. Proponeva, il colonnello Gaudio, di inviare le stesse informazioni inoltrate allo Stato Maggiore della Difesa il 20 dicembre 80 dal 3° Reparto a firma del Sottocapo di Stato Maggiore, lettera pervenuta per conoscenza anche al 2° Reparto.

La richiesta viene accolta e il 23 dicembre il 2° Reparto "copia", su propria carta intestata e numero di protocollo, la lettera inviata allo Stato Maggiore Difesa il 20 precedente, ma solo nei primi due paragrafi, inviandola al PM Santacroce. Nel secondo paragrafo, al comma a) si legge che viene allegato il messaggio di Cincusnaveur. Si ricorda che la vicenda del messaggio viene descritta nel capitolo del 3° Reparto; deve però qui sottolinearsi il fatto che l'unico messaggio con la data manoscritta del "3/12/80" è stato rinvenuto nella copia inviata al 2° Reparto nel dicembre 80 mentre nella nota trasmessa alla magistratura il messaggio allegato non presenta la data manoscritta. In tal senso si possono avanzare tre ipotesi: la data manoscritta era stata apposta da personale del 3° Reparto il 20 dicembre od anche da quello del 2° Reparto all'atto della ricezione il 22 dicembre; è stata volutamente nascosta alla Magistratura per motivi che non sono stati mai chiariti; è stata apposta sul messaggio in epoca successiva al 23 dicembre 80, ed anche in questa circostanza non sono state spiegate le motivazioni. Dalla copia conforme del messaggio non si evince il periodo di tempo in cui è stato originato. E' anche singolare il fatto che un documento del genere nell'ambito della Forza Armata doveva pervenire attraverso i canali esistenti al 2° Reparto, circostanza questa affermata in sede di esami testimoniali e interrogatori, ma che non ha mai trovato riscontro documentale. Al comma c) si legge che l'interruzione del nastro di Marsala

era dovuta alla dimostrazione di un operatore per la procedura del cambio del nastro. Una vera e propria falsità; solo nel settembre del 1986, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Amato, per la prima volta rivelerà al Parlamento e all'opinione pubblica che l'interruzione e la sostituzione del nastro erano stati determinati da un'esercitazione denominata Synadex. Al comma e) si legge la storia del relitto rinvenuto in data 20 settembre 80 nelle acque di Messina. Innanzitutto va detto che il relitto era stato trovato il 18 settembre 80 nelle acque di Acquedolci, comune in provincia di Messina. Era stato invece esaminato e fotografato, in forma riservata, da personale dell'AM in data 20 settembre, circostanza questa che non viene riportata nella missiva. La genericità del luogo di ritrovamento ha fatto sorgere nel tempo equivoci sui reperti rinvenuti; infatti nella località di Messina era stato rinvenuto altro reperto d'interesse in quel periodo; episodi questi meglio descritti nel capitolo del 3° Reparto. Altra superficialità è quella concernente gli accertamenti compiuti dal 2° Reparto presso la ditta Meteor nell'ottobre 80, accertamenti che non vengono riportati nella lettera in questione.

Il 29 dicembre il 3° Nucleo SIOS riferisce al 2° Reparto dell'interrogatorio del maggiore Montinaro, comandante di Marsala, nel corso del quale "...è stato chiarito il motivo per cui sono emersi otto minuti di vuoto nella registrazione dei nastri del 27 giugno...".

L'11.10.83 il CESIS chiede al SIOS una valutazione sul contenuto di un articolo apparso sul Corriere della Sera l'08.10.83, ove veniva data notizia che sulla direttrice Ponza/Latina/Palermo nel gennaio 82, si sarebbero registrati episodi di mancate collisioni provocate da interferenze di aeromobili sconosciuti. Il SIOS risponde sommariamente alla richiesta affermando di non disporre di elementi completi per valutare i dati dell'ITAV (non si comprende la ragione per la quale quei dati non furono valutati direttamente dall'ITAV). La conclusione cui giunge il SIOS nella nota è sorprendente: la tesi prospettata dall'articolaista del quotidiano andava rigettata, perché anche la commissione Luzzatti l'aveva esclusa.

Il 27 agosto 86 viene emesso un appunto in risposta ad alcuni quesiti del S.I.S.MI nel quale veniva riferito che al magistrato inquirente erano stati trasmessi: due computer tape contenenti la "track history data recording" classificati "riservato"; un nastro magnetico contenente le registrazioni TBT, "non classificato"; una lettera riassuntiva redatta allo scopo di rendere il magistrato edotto sulle risultanze. La classifica "riservato" di questo documento deve essere verosimilmente attribuita ai soli fini del "segreto istruttorio", in quanto non contiene alcuna informazione inerente alla tutela di segreti di altro genere.

Il 28 agosto 86 viene trasmessa al S.I.S.MI, con carico di restituzione, la documentazione sull'incidente: copia della relazione della commissione d'inchiesta tecnica formale del Ministero di Trasporti; fascicolo prodotto a richiesta di Difesa Gabinetto, contenente copia della documentazione di competenza della Forza Armata messa a disposizione dell'Autorità Giudiziaria. A completamento del quadro di situazione si invia anche copia della documentazione tecnico - formale relativa al noto incidente di volo occorso al velivolo caccia libico, da cui si evince che i due eventi non sono tra loro correlati. Tale documentazione verrà restituita dal S.I.S.MI in data 10 ottobre 86.

Il 1° settembre 86 il S.I.S.MI richiede al SIOS i "Notam" del 27.06.80, documenti reperiti, secondo l'appunto del 3 settembre, "...direttamente presso l'ITAV..." e trasmessi al Servizio il 5 settembre successivo.

Nel 1986 si registra un ritorno di interesse da parte del S.I.S.MI per le attività poste in essere dal SIOS e dall'AM in merito alla vicenda di Ustica; ufficialmente nel telex inviato dal S.I.S.MI viene fatto riferimento ad un articolo pubblicato su l'"Espresso" il 28.07.86, ove viene riferito di un presunto "segreto di Stato" che avrebbe impedito di far luce sulla vicenda; per tale ragione vengono chieste notizie sulla presenza di documenti classificati riservati o segreti, tra il materiale richiesto e fornito alla magistratura. Il SIOS risponde in proposito che ogni riferimento alla classifica segreto, era da intendersi come "segreto istruttorio" e che la classifica "riservato" attribuita ai nastri di registrazione radar era posta soltanto in relazione a quei dati dai quali era possibile ricavare le coordinate della ubicazione del radar e della sua copertura. Su questo punto tuttavia si ricorda che nel telex del 3° reparto del 18 ottobre 80, inviato per conoscenza anche al 2° Reparto, veniva chiaramente precisato che i dati relativi alle coordinate x/y della THR di Marsala erano coperti da segreto militare e che tali dati potevano essere forniti in "separata sede" solo al Magistrato, ribadendo che si trattava di notizie coperte da segreto militare e che come tali andavano trattate. Questo in sintesi, il contenuto del telex che, seppur apparentemente ispirato alla piena collaborazione dell'AM con l'AG, limitava ampiamente le possibilità di lettura del contenuto di quei nastri. Sul punto tuttavia, si rimanda a quanto detto in proposito nel capitolo del 3° Reparto.

Il rinnovato interesse per la vicenda di Ustica da parte del S.I.S.MI va ricercato nella "fiducia" che l'allora Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Giuliano Amato, riponeva nel Direttore del Servizio ammiraglio Martini. Nell'audizione resa in Commissione Stragi da Amato, si

legge "...sollecitai i Servizi e la Difesa a fornirmi gli elementi di cui fossero in possesso. Ricevetti degli appunti sui quali cominciai a lavorare con Martini, persona della quale mi sono sempre fidato... . Ricevetti dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, in relazione a quesiti che ebbi a formulare, appunti che riflettevano il punto di vista dell'Aeronautica..." (v. audizione Commissione Stragi, on. Giuliano Amato, 11.07.90)

La maggior parte del carteggio presente negli archivi del 2° Reparto è relativa a documenti inviati "per conoscenza" da altri Reparti.

Nel giugno 88 si assiste ad uno scambio epistolare tra il 1° e il 2° Reparto SMA, nel quale a quest'ultimo vengono richiesti elementi di risposta ad alcune interrogazioni parlamentari; il generale Giordo, all'epoca capo del 2° Reparto, indicando, a titolo di collaborazione, la "preminente" competenza in materia del 3° Reparto, dichiara che la materia "non rientra nella sfera di competenza di questo SMA/SIOS".

Il 15 giugno 88 viene preparato un appunto per il Sottocapo relativamente ad un servizio trasmesso il 10 giugno nel corso del TG3. Nella nota viene evidenziato che nel corso del servizio il conduttore aveva più volte sottolineato che, oltre alla certezza che l'aereo Itavia fosse stato colpito da un missile o da un ordigno, qualcuno dell'AM aveva deciso di nascondere la verità; tali notizie sarebbero state confermate dalle dichiarazioni rilasciate da due ufficiali AM in congedo. Gli ufficiali cui il servizio faceva riferimento erano il colonnello Guglielmo Lippolis e il colonnello Luigi Tramacere; il primo, all'epoca direttore dell'RCC di Martina Franca, che aveva dichiarato di aver fatto sapere allo SMA che nei relitti del velivolo vi erano tracce di esplosivo, aggiungendo che quella segnalazione non aveva avuto alcun seguito; il secondo, all'epoca comandante del 3° Nucleo SIOS di Bari, che aveva confessato di aver dovuto abbandonare le indagini sulla sciagura del DC9 e sul ritrovamento del MiG libico.

La 3ª Sezione del 2° Reparto nell'appunto propone che detti servizi giornalistici siano sottoposti all'attenzione del Gabinetto del Ministro, accompagnati da uno specifico appunto. Il Capo Reparto, generale Giordo, in calce all'appunto scrive: "oggi, 15.06.88, propongo di non interessare il problema al Gabinetto. Appunto solo per informazione dunque". Il 24 giugno il Sottocapo generale Meloni sigla l'appunto e scrive che è d'accordo.

Il generale Meloni, al tempo come detto Sottocapo, dopo aver richiesto al 2° Reparto l'invio della documentazione relativa all'incidente del DC9, il 28 giugno richiede al Capo Reparto di segnalare il nominativo di un

ufficiale superiore a cui affidare l'incarico di Presidente o membro di una commissione con un preciso mandato. Viene segnalato il Sottocapo Reparto colonnello Alberto Falciani, che in data 06.07.88 viene nominato dal Sottocapo presidente della commissione SMA - incivolo Ustica. Al predetto presidente viene altresì conferito uno specifico mandato di raccogliere, ordinare ed analizzare tutta la documentazione in possesso dello Stato Maggiore e proveniente dai comandi periferici al fine di sistemare quella atta a definire la posizione della Forza Armata in relazione ai tre quesiti posti dal GI il 4 giugno 88. Inoltre questa Commissione doveva raccogliere, ordinare e valutare con priorità tutta la documentazione esistente in Forza Armata tendente a documentare che nessun velivolo intercettore fosse in volo al momento dell'incidente; e che il carico di missili aria aria all'epoca in possesso fosse regolare. Altresì doveva provvedere all'esame di tutta la documentazione esistente, evidenziando quegli eventuali documenti che aggiungevano o variavano quanto precedentemente supposto, sostenuto e dichiarato dalla Forza Armata.

Il 13 luglio successivo il colonnello Falciani predispone un appunto, nel quale si legge che dalla documentazione in possesso dello SMA non è emerso alcun documento che apporti nuovi essenziali elementi di particolare interesse od è in contrasto con la posizione sostenuta dall'AM. Evidenzia, tuttavia, che non sono stati trovati nella documentazione note esplicative, appunti ed altro con cui presumibilmente sono state accompagnate e avvalorate le dichiarazioni riportate nelle lettere del 20 e 23 dicembre 80, indirizzate rispettivamente allo Stato Maggiore Difesa e al PM Santacroce, lettere che definiscono ufficialmente per la prima volta la posizione dell'AM. Aggiunge altresì, che in relazione ai Notam trasmessi al S.I.S.MI il 5 settembre 86, di essi non risulta che siano stati mai portati a conoscenza dell'AG. In tal senso il colonnello Falciani scrive che in tale eventualità, ne sarebbe potuto derivare qualche richiesta di delucidazione. Questa AG acquisirà i Notam presso l'Itav solo il 15 marzo 91 a seguito di specifica richiesta.

Il 20 luglio 88 il generale Meloni comunica al Gabinetto e allo Stato Maggiore della Difesa che la documentazione della Forza Armata è stata raccolta, ordinata ed esaminata al fine di fornire prioritariamente una risposta ai quesiti posti dall'AG e che comunque continuerà l'approfondimento dell'esame e della valutazione della documentazione.

Il 29 settembre 88, il Capo del 2° Reparto predispone un appunto per il Sottocapo, nel quale, tra l'altro, si legge: "inoltre l'accluso appunto con le risposte ai diversi quesiti attribuiti, nel corso della riunione presso lo Stato Maggiore Difesa cui si allude nello stesso appunto, allo Stato Maggiore

Aeronautica per evasione. A mio parere alcuni quesiti non hanno trovato esauriente e compiuta risposta e/o non sono sufficientemente documentati”.

Risultano di interesse alcune variazioni e annotazioni apposte dal generale Giordo sulle risposte ad alcuni quesiti. Nel quesito n.13, compreso nelle 18 schede con le risposte ai quesiti di competenza dell’Aeronautica Militare, in risposta alla domanda “E’ verosimile l’ipotesi che un “caccia intruso” si sia “coperto” con il DC9?”, la risposta elaborata in collaborazione con il 6° Reparto SMA è la seguente: “La precisione di avvistamento di un radar non consente il discernimento di due velivoli che volano alla medesima quota entro una minima distanza. Pertanto, da un punto di vista strettamente tecnico, un “caccia intruso” può confondere la propria traccia radar volando estremamente vicino, “quasi a contatto” con un velivolo tipo DC9”, questa la risposta ufficiale. Nella minuta agli atti del SIOS, si legge inoltre “... Analizzando la problematica sotto un profilo operativo, l’ipotesi non sembra verosimile, in quanto il “caccia intruso” per trovarsi in tale posizione avrebbe dovuto: - conoscere con anticipo i dati fondamentali del piano di volo; - fruire di una assistenza radio/radar”; su questo paragrafo compare manoscritta una nota del Capo Reparto generale Giordo “siete sicuri?”. Non è stato possibile stabilire se il Capo Reparto si riferisse alla fattibilità delle attività ipotizzate o alla opportunità di inserire simili dati; sta di fatto che tale paragrafo non compare nella risposta ufficiale.

Al quesito 8 “Ove si accetti la tesi del radio bersaglio (terrestre, aereo o navale) è possibile determinare tutta l’area di possibile provenienza?”, viene risposto fornendo i dati tecnici delle prestazioni dei radiobersagli; nella minuta della scheda emerge che la risposta iniziale era di tutt’altro tenore; infatti veniva indicata un’area di possibile provenienza “... il Poligono di Salto di Quirra, sito a Perdasdefogu, risulta all’interno dell’area di possibile provenienza.”, la nota manoscritta presumibilmente dal generale Giordo, evidenzia le ragioni del cambiamento della risposta: “Non mi pare molto comprensibile e, soprattutto, appropriata. Perché dobbiamo parlare di Salto di Quirra?”.

Nel quesito 11, diretto a conoscere quali Stati del Mediterraneo fossero in possesso del missile “Sparrow” si coglie una polemica tra 2° e 3° Reparto nella nota di Giordo “Il 2° Ufficio del 3° Reparto non ha titolo a parlare per l’Italia (almeno su questa materia). Il “risulta” deve essere meglio chiarito”. Tuttavia vista la coincidenza delle risposte, non si comprende se questo “chiarimento” ci sia stato.

In relazione al quesito 18, se gli elementi di Ciampino fossero stati opportunamente vagliati e divulgati, viene fatto riferimento all’uso che di

quei dati aveva fatto la Commissione d'inchiesta Luzzatti; in proposito Giordo annota "Bisognerebbe articolare diversamente la risposta per evidenziare anzitutto che l'AM non è entrata nell'inchiesta".

Nel quesito 21, relativo a "silenzi" o "reticenze" dell'AM, curiosa a dir poco appare l'annotazione di Giordo, su un'alinea ove veniva fatto riferimento alla classifica della documentazione tecnico-formale relativa all'inchiesta sulla caduta del MiG23: "perchè ne parliamo? Se siamo costretti a farlo la frase iniziale della risposta va rivista", ma la frase iniziale non venne rivista e rimase la stessa "Non risulta che da parte AM ci siano mai state "volute" reticenze o silenzi", mentre l'alinea cui Giordo faceva riferimento è stato eliminato.

Sempre nell'appunto del 29 settembre il generale Giordo ricorda al Sottocapo che l'incidente di Ustica in passato è stato trattato soprattutto dal 3° Reparto, che detiene la maggior parte della documentazione, e che da quando è stato nominato Presidente della commissione il colonnello Falciani del 2° Reparto, le richieste provenienti da enti esterni allo Stato Maggiore vengono assegnate al Reparto e con protocollo dello stesso partono le relative risposte. Alla luce di quanto sopra ritiene che questa prassi sia non solo poco corretta, ma soprattutto fonte di confusione nella ricerca della documentazione. Propone di "scaricare" al 3° Reparto tutte le pratiche, in maniera tale che possa conservarle unitamente a quelle già in suo possesso, e che la posta originata venga protocollata anche dal 3° Reparto. Il 30 settembre il generale Meloni prende atto ed acconsente a quanto proposto dal generale Giordo.

Il 21 novembre 88 questi predispone un appunto per il primo avente ad oggetto l'istituenda commissione per problematiche Ustica, nel quale tra l'altro si legge: "...ritengo che la nuova commissione dovrebbe lavorare in stretto coordinamento con quella già esistente onde evitare di rivolgere ai Comandi dipendenti quesiti ai quali hanno già fornito risposta. Preciso che concordo pienamente con la S.V. nel ritenere che, soprattutto per motivi di chiarezza, sarebbe opportuno illustrare ai membri della nuova commissione il mandato loro affidato nel corso di una apposita riunione indetta dalla S.V. . Vedrei bene la partecipazione a tale riunione anche del colonnello Falciani, quale presidente della commissione a suo tempo istituita per la raccolta e conservazione della documentazione..."; continua nell'appunto e comunica che i capi Reparto interessati e contattati da lui su mandato del Sottocapo propongono i nominativi del colonnello Pollice, del colonnello Finocchio, del tenente colonnello Lato e del maggiore Di Natale per la costituzione della commissione in questione. In seguito il Sottocapo convocherà il colonnello Pollice per impartirgli disposizioni sulle finalità della

commissione. Altra singolarità sta nel fatto che la nota esplicativa del 21 novembre 88 redatta e firmata dal generale Giordo non è stata mai consegnata nè rinvenuta tra la documentazione del 2° Reparto. Tale documento è stato consegnato il 19 settembre 96 quando lo Stato Maggiore per la prima volta trasmette a questa Autorità Giudiziaria gli atti originali della cosiddetta relazione Pollice.

Il generale Giordo in merito alla costituzione di questa commissione ha dichiarato: “Ritengo non sia mai stata nominata una commissione per una analisi critica della vicenda di Ustica e del MiG libico, o meglio sono portato a dire di no, ma non ne sono certo...”. (v. esame Giordo Lorenzo, GI 13.01.97)

Il generale Meloni ha invece dichiarato: “...durante il periodo di Comando quale Sottocapo, non ho mai preso iniziative volte ad intralciare il lavoro della magistratura nè a fornire documenti sulla vicenda Ustica a chicchessia per avere aggiornamenti od informazioni sul caso stesso. Nè ho mai conosciuto un team di persone per consultare la documentazione pervenuta dalle grandi unità ... non ricordo di avere incaricato alcuno dei Capi Reparto citati per compiere un esame sul contenuto della documentazione raccolta sulla vicenda Ustica e quella della caduta del MiG Libico nè di avere incaricato alcuno di eseguire un’analisi critica dello stesso carteggio...” (v. esame Meloni Luciano, GI 15.01.97). A distanza di 14 giorni nuovamente escusso e contestatagli, attraverso il materiale documentale sequestrato, la sua attività in relazione alla costituzione della commissione presieduta dal colonnello Pollice nel novembre 88, ha dichiarato: “ritengo di aver avuto un elaborato prodotto dalla commissione costituita a seguito dell’appunto che mi è stato mostrato, tuttavia non lo ricordo... . Ripeto e confermo di non ricordare il risultato cui giunse la commissione del colonnello Pollice; ritengo che non avesse una qualsiasi valenza per l’Autorità Giudiziaria, perchè altrimenti sarebbe stata certamente trasmessa” (v. esame Meloni Luciano, GI 29.01.97).

Il 9 dicembre 88 con la costituzione della cosiddetta commissione Pratis da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Capo del 2° Reparto era l’ufficiale di collegamento dello SMA con il rappresentante di detta commissione. In merito, il generale Giordo, ha dichiarato: “ricevevo e fornivo al generale Annoni rappresentante dell’AM con la commissione Pratis ogni informazione utile a rispondere a quesiti della commissione e viceversa. Avevo un ruolo di collegamento tra la commissione e la Forza Armata e per tale ragione ho avuto con il generale Annoni contatti frequenti. Non escludo quindi di aver dato ordini a vari enti, di effettuare attività delle quali il generale mi prospettasse la necessità. Tra queste potevano essere

comprese anche delle riduzioni dati delle quali tuttavia non ho un ricordo diretto” (v. esame Giordo Lorenzo, GI 13.01.97).

Il 20 ottobre 89 il GI ordina al SIOS Aeronautica e per esso al Capo di Stato Maggiore l'esibizione di tutta la documentazione letterale, fotografica, fonografica e quanto altro in suo possesso e comunque acquisito relativamente al DC9 Itavia e al MiG23. Lo stesso giorno il provvedimento viene notificato dal comandante del nucleo di PG dei CC. di Roma al generale Franco Pisano, Capo di Stato Maggiore dell'AM.

Dopo ventisei giorni il generale Pisano trasmette la documentazione in possesso del SIOS Aeronautica, giustificando tale ritardo con il tempo impiegato allo svolgimento delle azioni necessarie per giungere alla declassifica della massima parte della documentazione. Gli atti relativi all'incidente del DC9 consegnati, un solo faldone, erano di gran lunga inferiori rispetto a quelli concernenti l'incidente del MiG libico, che invece erano ben undici faldoni.

A tal proposito è da segnalare la testimonianza del maresciallo Morigi Massimo, in servizio al SIOS per 10 anni dall'84 al 94, che afferma che tra l'87 e l'88 era stata distrutta la documentazione non protocollata relativa anche al caso Ustica, e che, secondo la voce “di corridoio” più ricorrente si stava tentando di distruggere tutto il possibile in previsione di un eventuale sequestro dell'AG (v. esame Morigi Massimo, GI 24/26/27.10.94 - 18.11.94).

Nel 91 viene richiesta nuovamente allo SMA la consegna di tutta la documentazione giacente presso il 2° Reparto pertinente il “DC9 Itavia”. In esito a tale richiesta viene trasmesso tutto il carteggio esistente compreso l'originale di quello già inviato in copia il 15.11.89.

Negli anni successivi l'attività del SIOS sarà limitata alla trasmissione di documenti specificamente richiesti dall'AG con particolare riferimento a quei documenti di carattere amministrativo di interesse al fine di trovare riscontri o discrepanze in merito alle missioni effettuate da personale di quel reparto. Sul punto tuttavia le dichiarazioni rese da Di Ruzza Mario, all'epoca Capo Sezione Amministrativa del 2° Reparto, lasciano intendere che il mancato rinvenimento di fogli di viaggio non significava che la missione non era stata effettuata, poichè “...esisteva un registro per i cosiddetti fondi riservati che venivano utilizzati su ordine scritto del Capo Reparto...non entravo...nel merito della missione” (v. esame Di Ruzza Mario, PG 25.03.97). Sulle ragioni del mancato rinvenimento di tale registro “...le regole che riguardavano la distruzione della documentazione amministrativa inerente le spese riservate... nel periodo del mio incarico e cioè fino al 1988, imponevano la distruzione con cadenza annuale” (v.

esame Di Ruzza Mario, PG 14.06.96). Tali dichiarazioni e la considerazione che la missione del 4 luglio 80 a Boccadifalco non avrebbe lasciato alcuna traccia, se non fosse stata formalizzata nella relazione di Argiolas, fanno presumere che anche altre missioni vennero effettuate in merito all'incidente e delle quali non si è a conoscenza perchè non formalizzate.

7. Conclusioni.

In conclusione in questa articolazione dello SMA, di primaria importanza in fattispecie, molteplici e determinanti le omissioni, le reticenze, gli ostruzionismi, tali e tanti da non bisognare di commento.

Le mancate registrazioni delle missioni del personale del SIOS, di cui per alcune s'è trovata traccia solo attraverso gli appunti interni. I contatti con il personale dell'Ambasciata USA nei giorni immediatamente dopo l'incidente. I sopralluoghi a Boccadifalco di Bompreszi. La visita di Clarridge a Tascio prima del 18 luglio. La visita sempre a Tascio, il 28 luglio, dell'ufficiale del S.I.S.MI. La preoccupazione per il rinvenimento dell'aerobersaglio di Acquedolci il 20 settembre 80. Tutti gli accertamenti effettuati, fino al 28 ottobre, senza mai riferire all'AG; anzi quando si riferisce, per altri motivi, il 23 dicembre, lo si fa mediante risposte parziali e inesatte. La copia del messaggio di Cincusnaveur trasmessa al PM, il 23.12.80, senza che da essa apparisse la data manoscritta del 3.12.80, che invece poi risulterà nella minuta conservata agli atti.

* * * * *

Capitolo X
Il 3° Reparto SMA.

1. Le funzioni e le competenze del 3° Reparto dello SMA.

L'incidente del DC9 Itavia è stato trattato dal 3° Reparto diretto all'epoca dal generale B.A. Corrado Melillo, essendo il suo 4° Ufficio deputato alla trattazione degli incidenti aerei con coinvolgimento di velivoli civili.

Il 27.06.80 l'incidente venne nell'immediatezza trattato dal 2° Ufficio - 5^a Sezione, in cui era inserito il COP o Centro Operativo di Pace, - e successivamente dal 4° Ufficio - Sicurezza al Volo. Le competenze del COP erano la direzione, il coordinamento e il controllo delle normali attività dell'AM al fine di assicurare una reazione immediata ed adeguata alle varie esigenze del tempo di pace. L'assicurazione poi del comando e del controllo della F.A., in coordinamento con i più alti livelli decisionali e di controllo dell'apparato difensivo nazionale, durante esercitazioni limitate oppure durante il periodo di tempo indispensabile per l'attivazione della sede protetta a Monte Cavo. Non poteva disporre dell'impiego delle forze aeree né della Difesa né del Soccorso, che facevano capo ad organismi di comando e controllo diversi.

Il COP era un organo inserito nel 3° Reparto, ma serviva l'intero Stato Maggiore. Vi veniva effettuato un servizio continuativo, a rotazione, da parte di ufficiali di tutti i Reparti i quali, nello svolgimento di quel servizio, si avvalevano di apposite norme di funzionamento. In tempo di pace provvedeva a tenere aggiornate le situazioni operative e logistiche dell'Aeronautica ed effettuava coordinamenti con organi esterni alla Forza Armata per il soccorso aereo a traumatizzati in imminente pericolo di vita, il trasporto aereo di ammalati per trapianto di organi all'estero, il trasporto aereo di autorità politiche, l'impiego di velivoli militari antincendio.

2. Le dichiarazioni del personale in servizio la notte del 27.06.80.

In servizio al COP nel turno notturno del 27 giugno 80 erano il tenente colonnello Giangrande Riccardo ed i marescialli Berardi Antonio e Pompeo Alessandro. L'ufficiale di servizio al COP in caso di incidenti di volo a velivoli sia militari che civili con morti o ferimenti, danneggiamenti

gravi o distruzioni di velivoli, gravi danni a terzi, doveva immediatamente segnalare, per telefono, i fatti alla catena gerarchica che al momento dell'incidente era così composta: Sottocapo di Stato Maggiore, generale S.A. Luigi Ferri; capo del 3° Reparto, generale B.A. Corrado Melillo; capo Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, colonnello Francesco Sidoti; capo Ufficio Investigazioni Sicurezza al Volo, tenente colonnello Giampaolo Argiolas.

E' da porre in evidenza la contraddizione sorta nelle dichiarazioni rese dal colonnello Arpino e dal generale Melillo in relazione all'inoltro della notizia ricevuta dall'ufficiale del COP. Il primo ha dichiarato, una prima volta (v. esame Arpino Mario, GI 22.07.91), di aver ricevuto la notizia dall'ufficiale di servizio e di averla comunicata sia a Melillo che al generale Ferri; una seconda volta (v. esame Arpino Mario, GI 24.01.97), di aver parlato sicuramente con il generale Ferri ma non con Melillo e che la sua precedente dichiarazione scaturiva dal fatto che egli si riferiva alla procedura, cioè all'obbligo di avvisare prima Melillo e, se non rintracciato costui, chiamare direttamente il Sottocapo. Il secondo ha sempre dichiarato di aver ricevuto la notizia dal tenente colonnello Giangrande e non dal colonnello Arpino.

Alle ore 21.30 locali il COSMA o Centro Operativo SMA- ufficio che ha il compito di monitorizzare quotidianamente lo stato delle Forze Aeree con particolare riferimento all'efficienza dei velivoli e dei radar, riceve e sollecita i dati collegandosi direttamente con le diverse strutture periferiche senza avere compiti di comando e controllo per la Difesa Aerea o per il Soccorso - informa il COP che Roma-Ciampino ha perduto il contatto radio con il volo IH870 da Bologna a Palermo. Il tenente colonnello Giangrande annota nel registro giornaliero in uso all'"ufficiale di turno" di aver effettuato "le comunicazioni di rito", intendendo così di aver informato la scala gerarchica dell'evento, senza specificare né il grado, né il nominativo o l'incarico ricoperto dai suoi interlocutori. Nel corso della nottata non viene riportata sul registro alcuna ulteriore comunicazione, se non quella della mattina del 28 giugno, alle ore 07.30 locali, in cui il COSMA (nel registro non è annotato chi fornisce tale informazione), segnala che un elicottero addetto alle ricerche ha avvistato una grossa macchia d'olio e materiale galleggiante in coordinate 39°49'N - 12°55'E.

In taluni casi, come è accaduto la sera del 27 giugno, il COSMA faceva da tramite tra SOC e COP, solo perché tale ente era l'unico ad avere linee dirette con il SOC.

Il generale Melillo, capo del 3° Reparto, secondo quanto emerge dal registro, viene avvisato alle ore 07.30.

Dalle conversazioni telefoniche registrate sulle bobine di Martina Franca e Palermo risulta che sia il Giangrande (conversazione telefonica canale 12 della bobina D Martina Franca - h.21.32Z) che il Berardi (conversazioni telefoniche canale 18 della bobina 3 di Palermo - h.19.37; canale 12 della bobina D Martina Franca - h.21.19Z; canale 10 della bobina B Martina Franca - h.20.25Z), si sono interessati alla vicenda; come in particolare emerge nella telefonata delle 20.25Z - bobina B, canale 10 - intercorsa tra il Berardi ed il capitano Smelzo ufficiale del Soccorso di Martina Franca, in cui si parla di traffico "americano" nella zona. Di queste comunicazioni non viene annotato alcunchè sul registro in uso all'ufficiale. Il tenente colonnello Giangrande sentito da una commissione dello Stato Maggiore, sulla sua presenza in servizio la sera del 27.06.80 nella sala operativa del COP, come risulta dai fogli di servizio, risponde di non aver lavorato quel giorno, di aver espletato il turno qualche giorno dopo, di essere stato sostituito da altro collega ufficiale di cui non ricorda il nome (v. esame Giangrande Riccardo, GI 14.01.91). Lo scopo di questa dichiarazione era quello di soddisfare una richiesta della Commissione Stragi che aveva richiesto a sua volta allo Stato Maggiore i nominativi del personale in servizio alla sala operativa del COP la sera dell'incidente. Infatti il 24.01.91 il capo di Stato Maggiore, generale Nardini, riferiva alla citata Commissione quanto dichiarato dall'ufficiale, mentre comunicava solo il nominativo di uno dei due sottufficiali in servizio, quello del maresciallo Berardi, poiché l'altro non ricordava, pur essendo inserito nel turno di servizio di quel giorno, di esserlo stato effettivamente. Il sottufficiale era il sergente maggiore Pompeo Alessandro.

Rinvenuto nel frattempo il registro dell'ufficiale di servizio al COP, da cui si evince che il Giangrande era in servizio la notte tra il 27 e 28 giugno 80, questi in data 11.04.91 dichiarava, in sede di audizione alla Commissione Stragi, di aver espletato in effetti il turno di servizio la sera dell'incidente, contrariamente a quanto affermato nel gennaio 91. A specifica contestazione giustificava la prima dichiarazione asserendo che, quando gli fu riferita la sua presenza alla sala operativa del COP, non ricordava nulla di quella sera. E' vero però che nella dichiarazione del 14 gennaio egli dà una versione differente, e cioè di essere stato in servizio qualche giorno dopo l'incidente, perché era stato incuriosito, entrando nella sala operativa, dalla localizzazione evidenziata su una carta geografica del punto ove esso era avvenuto; per questo motivo aveva desunto di essere stato sostituito nel servizio del 27 giugno 80 da altro ufficiale, nonostante i turni di servizio del mese di giugno 80, la giornata del 27, riportassero in turno il suo nome.

Nel corso degli esami testimoniali resi il 22 luglio 91 e 14 gennaio 92, Giangrande ha escluso di essere stato avvisato dal sottufficiale di servizio, maresciallo Berardi, dell'intenso traffico americano, della richiesta all'Ambasciata americana, della presenza di portaerei - telefonata delle 20.25 RCC e COP – affermando che le notizie trascritte sul brogliaccio erano le uniche personalmente ricevute. Invece come risulta dalle conversazioni telefoniche l'ufficiale del COP quella sera ha richiesto notizie al CRAM di Licola, al SOC di Martina Franca e ha ricevuto notizie dall'ACC di Ciampino.

Come ben si nota, sin dall'immediatezza si lasciò cadere la memoria scritta di circostanze di rilievo: il traffico americano, la richiesta d'intervento degli americani, la presenza di portaerei.

Nella nota conversazione Martina Franca - COP delle 20.25Z, già più volte riferita, al tenente Smelzo del SOC di Martina Franca, risponde il maresciallo Berardi dell'ACC di Roma, che immediatamente mostra il suo carattere. Al tenente che chiede dell'ufficiale risponde “eh, guardi dica a me per cortesia, non cerchiamo sempre l'ufficiale” e alla seguente battuta di Smelzo “cioè no è una cosa abbastanza seria”, ribatte “E perchè io mica mi metto a ridere quando mi dite ...”. Dopo questo non simpatico inizio si ha la conferma che il COP è già stato avvisato, ed è tempestato di chiamate: “un attimo che chiamano da 700 posti” esclama infatti Berardi. Segue una sorta di dialogo tra sordi, giacché mentre Smelzo tenta di comunicare l'ultimo punto noto, l'altro richiede più volte chi abbia detto che l'aereo è caduto, preoccupandosi dell'enorme numero di telefonate che sarebbe costretto a fare se fosse certo che è caduto. Quindi il punto che concerne l'oggetto di questa parte. Smelzo, sulla base della notizia del traffico militare americano, chiede se il COP sa di presenza di portaerei. Ma Berardi ribatte più volte, interrompendo anche il discorso del suo interlocutore, che una notizia del genere deve essere a conoscenza di Martina Franca: “deve saperlo Martina Franca perché ha i radar nella zona” e “più di loro non lo sa nessuno”. Smelzo, accogliendo l'invito, dopo aver detto che Martina Franca non lo sa, verifica nuovamente in modo piuttosto semplicistico la conoscenza del suo sito, girando il quesito non si sa a chi, ma con ogni probabilità alla “vasca” ove si trovavano anche le postazioni della Difesa, come è presumibile anche in base a una risposta che dà ad un successivo “invito” di Berardi. All'affermazione di Smelzo secondo cui Martina Franca non sa nulla, Berardi aveva già esclamato, nel tono che appare a lui solito, “e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore!”. Segue l'invito da parte di costui ad informarsi presso la sala operativa del SOC, cui Smelzo risponde “non lo sa, non lo sa, non ha controllato niente” “qui non lo sanno...”. Poi diretto verso l'interno -

e cioè sempre nella “vasca” ove ha, o aveva al tempo, sede la sala operativa del SOC di Martina Franca - chiede “(inc.) sai se c’è la portaerei in quella zona?”. Quindi di nuovo a Berardi “no, non sa niente...”. Continua la serie di dir poco penosa di battute di Berardi, che val la pena di riportare integralmente “e nemmeno noi”; Smelzo “voi non lo sapete?”; Berardi “come facciamo a sapere se c’è la portaerei lì?”; Smelzo “vabbè, che ne so, voi siete lo Stato Maggiore, centro operativo”; Berardi “eh...”; Smelzo “vabbè, non lo sapete...?”; Berardi “no”. Conclude la telefonata una insistente serie di richieste del maresciallo per sapere chi ha detto che l’aereo è caduto.

Costui, esaminato, ammette di essere stato in servizio, la sera del disastro, al COP. Asserisce di ricordare vagamente le comunicazioni di quella sera. La prima comunicazione sull’incidente gli pervenne dai carabinieri o dal COSMA; a sua volta provvede ad informare l’ufficiale di servizio; questi, con il suo aiuto, informò tutti gli enti previsti dalla direttiva al tempo vigente. Afferma che quella sera e durante la notte non ci fu nulla di strano, e di ricordarsi del fatto solo per averne parlato con la moglie. Ammonito, ribadisce di non ricordare altro, perché sono passati undici anni. Al che l’esame viene sospeso (v. esame Berardi Antonio GI 15.07.91).

Alla ripresa non muta atteggiamento e comincia confermando di non ricordare altro oltre quello già dichiarato. Non ricorda con chi ha parlato per telefono quella sera; non ricorda se ha parlato con Martina Franca; non ricorda se ha parlato con Smelzo, nome che non gli è nuovo. Lettagli la telefonata in questione esclama non interrogato “chi gliel’ha detto che sono io che parlo?”. A questo punto viene invitato a non mostrarsi indisponente come nella telefonata, e ammonito più volte al punto tale da rendere necessaria, nel luogo dell’atto, la presenza di un ufficiale di PG. Nonostante l’ammonizione persiste nell’usuale comportamento “non so assolutamente di cosa si sta parlando. Non mi ricordo niente” “al COP c’è un solo Berardi. Quella sera ero di servizio...” “ribadisco anche adesso che l’ho sentita tutta, la telefonata non me la ricordo...”. Afferma che durante il servizio prendeva appunti su un brogliaccio, anzi su un vero e proprio registro, che però sarebbe andato smarrito come dettogli dallo Stato Maggiore, quando fu convocato prima di comparire dinanzi alla Commissione Parlamentare per le stragi. In effetti presso la Commissione gli fu mostrato una sorta di brogliaccio, che egli non riconobbe per quello da lui compilato.

Sospeso nuovamente l’esame per consentire l’audizione della registrazione della telefonata, dopo l’ascolto dichiara “riconosco per mia la voce della persona che comunica con il tenente Smelzo. Ricordo ora anche questa telefonata”. Aggiunge che la notizia della scomparsa poteva essere

pervenuta solo da tre enti: o il ROC di Martina Franca o l'RCC di Monte Cavo o i carabinieri. Il COP a sua volta doveva girarla a una serie di indirizzi contenuti in un elenco delle direttive dell'ufficiale di servizio, tra cui il Gabinetto del Ministro della Difesa, il capo di Stato Maggiore, il Ministero dell'Interno. Non ricorda però se riferì il contenuto della telefonata al predetto ufficiale e cioè all'ufficiale di servizio che quella sera era Giangrande. Spontaneamente afferma che nell'ambito dell'Aeronautica - non può altrimenti essere interpretato il noi usato - si sapeva, attraverso quanto si costatava con i radar, che nella zona c'era sempre traffico americano. Al punto tale che sovente si era costretti a far levare gli intercettori, giacché gli americani si alzavano senza piani di volo sia da Sigonella che dalla portaerei. In ciò confermando quanto già dichiarato alla Commissione parlamentare predetta lì ove riferiva che poteva esserci stata attività della 6^a Flotta americana, di cui però con ogni probabilità non si era a conoscenza, giacché gli americani delle portaerei al largo di Napoli non comunicavano mai i loro voli. Mostratagli la copia del brogliaccio COP nella parte relativa alle ore 09.00 del 27 giugno - 07.30 del 28 giugno 80, riconosce in esso la copia di quella che era in mano al colonnello Giangrande, allorché entrambi erano stati convocati dalla Commissione Stragi. Non riconosce in esso alcuna sua annotazione, giacché detto brogliaccio era quello redatto dall'ufficiale mentre egli con altri sottufficiali ne compilava uno diverso, simile ma non eguale nelle dimensioni (v. esame Berardi Antonio, GI 17.07.91).

In effetti in questo brogliaccio la prima annotazione concernente il disastro è registrata alle ore 21.30 ovviamente locali, e quindi prima della telefonata in questione. Proviene dal COSMA e ne conseguono le comunicazioni di rito. In seguito nessuna annotazione che riporti il testo, o parte di esso, della conversazione Smelzo - Berardi. Conferma alla telefonata delle 21.30, per inciso, si ha nella telefonata delle 19.31Z, nella quale Berardi per il 3° Reparto dello Stato Maggiore chiede a Palermo informazioni sull'Itavia.

Il Berardi, in successivo di esame, ha confermato che i sottufficiali addetti al COP redigevano un brogliaccio diverso da quello compilato dall'ufficiale (v. esame Berardi Antonio, GI 17.07.91). Il colonnello Pastorino Maurizio, capo della 5^a Sezione del 2° Ufficio, da cui dipendeva il COP, dichiarava invece che all'epoca esisteva un unico registro (trasmesso dallo SMA con foglio SMA-0/3624/0.2 in data 30.05.91) che era compilato dall'ufficiale di servizio. Non esistevano registri dei sottufficiali; al più potevano essere tenuti dei brogliacci, quaderni e appunti volanti. (v. esame Pastorino Maurizio, GI 22.07.91).

Lo SMA, il 7 maggio 91 comunica che il brogliaccio del sottufficiale in servizio al COP non era formalmente previsto e che si trattava di un quaderno-registro dove venivano annotati, a volte, per memoria degli stessi sottufficiali, alcuni elementi (comunicazioni ricevute o trasmesse, azioni svolte ecc.) senza una precisa sequenza metodologica; che, una volta esaurito nella sua compilazione, veniva accantonato e successivamente distrutto senza alcuna procedura formale. Pertanto le comunicazioni ricevute dal sottufficiale dovevano essere riferite e trascritte nel registro compilato dall'ufficiale in quanto i brogliacci o appunti redatti dai sottufficiali non costituivano documenti formali.

La normativa di F.A. prevedeva, nel 1980, che sia l'ufficiale smontante che quello montante dovessero presentarsi dal capo della Segreteria di S.M. per il visto sul registro e riferire sugli accadimenti della notte.

La mattina del 28 giugno il registro venne vistato dal colonnello Carlo Palleschi, capo Segreteria dell'epoca, il quale, escusso in data 24.03.97, pur riconoscendo come propria la firma, non ha ricordato alcuna comunicazione verbale da parte dell'ufficiale. (v. esame Palleschi Carlo, GI 24.03.97).

3. Le testimonianze di Melillo, Arpino, Bompreszi e Argiolas.

In relazione all'attività del 28 giugno 80 del 3° Reparto, il generale Melillo nel 97 ha dichiarato di essersi recato presso l'ufficio del Capo di Stato Maggiore, con il quale ebbe un primo contatto intorno alle 08.30 informandolo dei fatti "... il capo di Stato Maggiore mi disse vorrei saperne di più... quindi di iniziativa ... decisi di svolgere quella che ho sempre chiamato una verifica e non un'indagine...". Melillo contattò il capo del 4° Ufficio, colonnello Sidoti, responsabile della sicurezza del volo e dell'incidentistica degli aerei militari, che "...era l'ufficio più qualificato..."; a questo ufficio venne affidato l'incarico "... di verificare se vi fosse presenza di velivoli nelle vicinanze del DC9 sull'area al momento dell'incidente".

Come ben ci s'avvede già l'indomani mattina il capo di Stato Maggiore "vuole saperne di più", non tratta cioè l'evento come altri incidenti aerei. E Melillo non d'iniziativa come asserisce bensì su quella sollecitazione del capo di SMA mette in movimento una attività che egli qualifica di verifica, ma che ha certamente natura di indagine, poiché volta ad accertare la presenza di altri velivoli in prossimità del DC9. E dell'affare incarica, di certo stranamente, l'ufficio dell'incidentistica militare.

Il 28 giugno alle ore 21.00Z il SOC di Martina Franca invia un telex, prot.SOC/A/0215/NC/G10-1, del cui invio come noto non si rinverrà traccia presso quell'ente, al COP e al COSMA con l'indicazione dei plottaggi relativi ai Nato Track Numbers assegnati dalla Difesa Aerea alla traccia del DC9 Itavia dai siti di Poggio Renatico - 11° CRAM, Licola - 22° CRAM e Marsala - 35° CRAM.

La ricezione del telex non risulta dal protocollo del COP né dal registro dell'ufficiale di turno tra il 28 e 29.06.80, il tenente colonnello Pastorino - nuova conferma questa di una sorta di decisione di non registrare gli eventi che concernono l'incidente. Tuttavia nel documento che è stato rinvenuto tra gli atti di quell'ufficio, compare una annotazione manoscritta dell'operatore alla telescrivente che indica l'ora e il giorno della ricezione.

A tal proposito il generale Arpino ha dichiarato che tutti i messaggi che arrivavano durante la notte venivano registrati sul brogliaccio dell'ufficiale e consegnati l'indomani mattina al capo della Segreteria generale dello Stato Maggiore, il quale, dopo aver siglato il brogliaccio, li smistava per competenza. Quelli di rilevanza venivano inviati al Sottocapo e quelli di minor importanza ai Capi Reparti interessati. Un messaggio di questo genere poteva essere esaminato e sviluppato dal 5° Ufficio del 3° Reparto perché parlava di traffico e tracce. Esclude di aver mai visto il messaggio. Contestato che lo stesso non risulta registrato sul brogliaccio dell'ufficiale, risponde che il fatto è molto strano (v. esame Arpino Mario, GI Venezia 24.01.97).

L'originale del messaggio invece è rimasto agli atti del 2° Ufficio, dal quale dipendeva il COP fino alla consegna spontanea avvenuta il 10.07.95. A proposito di tale consegna si ricorda che in data 7 luglio 95, a seguito di un decreto di acquisizione concernente la documentazione sulle incidenze negative sulla sicurezza militare, relativa ad un appunto dell'agosto 81, il 3° Reparto trasmette spontaneamente anche documentazione relativa all'incidente del DC9 Itavia mai consegnata prima e ancora custodita agli atti del Reparto. La documentazione era custodita in un fascicolo con scritta esterna "Incivolo DC9 Itavia giorno 27.6.80 - telex ricerche e recupero". All'interno vi erano contenuti i telex delle ricerche effettuate i giorni 28, 29 e 30 giugno e 1° luglio 80, ma vi era anche il noto telex in originale, proveniente da Martina Franca la notte del 28 giugno 80 con il quale si comunicavano al COP i plottaggi di Ferrara, Licola e Marsala. Di tale documento - di cui già s'è parlato e che non risulta registrato in arrivo su alcun documento del 3° Reparto (registro ufficiale di servizio al COP del 28-29 giugno 80 e registri di protocollo) - in data 25 marzo 96 veniva richiesta, non essendo mai stata acquisita la copia originale, al Gruppo di Lavoro

Ustica dello SMA, che invece esibiva una fotocopia, non sequestrata perchè già in possesso dell'Ufficio. Successivamente tra il mese di aprile e giugno 96, esaminata la documentazione consegnata con il decreto del 7 luglio 95, si scopriva che l'originale di questo telex era contenuto tra la varia documentazione delle ricerche e soccorso, mentre sia il 3° Reparto che il Gruppo di Lavoro Ustica dello SMA a specifica richiesta non avevano saputo fornire chiarimenti. La fotocopia che è stata trasmessa negli anni dal 1988 in poi all'AG, al Ministero delle Difesa e alla Commissione Stragi, è stata tratta dall'originale acquisito il 7 luglio 95, poiché presenta la stessa "bruciatura" che appare su questo originale. Non risultano però sul documento originale le scritte che invece appaiono sulla fotocopia, scritte che probabilmente risalgono all'analisi effettuata dal 4° Ufficio - Sicurezza al Volo.

Il 4 luglio 80 su disposizione del capo Reparto Melillo, il tenente colonnello Giampaolo Argiolas della sezione investigativa dell'Ufficio Sicurezza al Volo, unitamente al colonnello Bruno Bomprezzi, capo del 2° Ufficio del 2° Reparto, come già s'è scritto, si recava presso l'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco per visionare i relitti del DC9 Itavia. Così detto Argiolas nell'esame dell'ottobre 95: "...il generale Melillo, capo del 3° Reparto, mi dice di andare a Punta Raisi con un ufficiale SIOS per verificare attendibilità notizie possibile collisione che a lui era stata data... tra le notizie c'era anche quella del seggiolino eiettabile di un velivolo F104... la notizia mi è stata data da Melillo...io vado lì e dico questo non è il seggiolino di un aeroplano da caccia...". (v. esame Argiolas Giampaolo, GI 06.10.95).

Entrambi gli ufficiali hanno confermato il sopralluogo a Boccadifalco, aggiungendo che ad attenderli a Palermo vi era il comandante del 31° Sottonucleo SIOS, il già menzionato capitano Andrea Pace che, escusso in data 25.03.97, ha dichiarato di aver accompagnato Argiolas e Bomprezzi presso l'hangar di Boccadifalco per prendere visione dei relitti del DC9 ammarato nel 78 e non quelli del DC9 Itavia. (v. esami Bomprezzi Bruno, GI 11.03.91; Argiolas Giampaolo, GI 06.10.95; Pace Andrea, GI 25.03.97).

4. Gli interrogatori di Melillo, Argiolas, Fiorito De Falco.

Di dubbia provenienza l'ordine della missione. Secondo Argiolas infatti, sarebbe stato Melillo a darlo, ma questi ha riferito che quell'ordine non fu da lui impartito "Il 4 luglio il 2° Reparto chiese di fare una ispezione

per prendere visione dei resti del relitto che erano stati pescati dopo l'incidente... lui voleva vederli...il generale Tascio e lo chiese a me". Sempre secondo Melillo, si trattava di prender visione dei reperti senza dover chiedere l'autorizzazione del magistrato, perché, nonostante la "verifica" interna dello SMA si fosse chiusa il 2 luglio, continuavano a circolare ancora notizie stampa su una possibile collisione in volo.

Non sono state appurate le ragioni che indussero, Tascio o Melillo - nessuno dei due ha infatti assunto la paternità dell'ordine -, ad inviare i propri esperti presso l'hangar. In ogni caso Melillo esclude che si sia trattato di una sua iniziativa poichè "il tenente colonnello Lippolis, che era del soccorso aereo, aveva preso visione o stava prendendo visione dei relitti". Inoltre, confermando il suo dissenso a tale missione, così si esprime "fecero un rapporto al Gabinetto del Ministro per dire i risultati del tutto insignificanti di quella visita fatta all'aeroporto di Boccadifalco" (v. interrogatorio Melillo Corrado, GI 24.02.97).

L'invio della relazione con le risultanze del sopralluogo al Gabinetto del Ministro della Difesa, può aver origine anche da un "interessamento" parallelo; infatti il giorno 3 il Ministro Lagorio chiede al Capo di Stato Maggiore Difesa ammiraglio Torrisi di accertare presso gli enti competenti se tra i relitti fosse stato rinvenuto materiale non appartenente al velivolo. L'ammiraglio Torrisi rivolge la richiesta ad un ufficiale della nave Andrea Doria - che assunse il comando dei soccorsi - il quale a sua volta la gira al comandante della Capitaneria di Porto di Palermo Piantanida. Il giorno 4 il Ministro riceve dal Torrisi l'appunto sull'accertamento effettuato a Boccadifalco, mentre la relazione di Argiolas pervenne al generale Pugliese, vice capo di Gabinetto, solo il successivo 9 agosto. Si sottolinea che il giorno 10 luglio il Ministro della Difesa riferì in sede di commissione parlamentare che "i resti, presumibilmente di apparecchiature militari, rinvenuti in mare in prossimità del punto di caduta dell'aereo, sono attualmente all'esame della commissione d'inchiesta". In ogni caso, indipendentemente dalla paternità dell'ordine, il capo del 3° Reparto dichiara che l'iniziativa era certamente legata alla verifica immediata della notizia secondo cui erano presenti tra i relitti reperti non appartenenti al DC9, per eliminare ogni responsabilità del capo di Stato Maggiore.

Inoltre, come si evince dall'appunto sequestrato ad Argiolas nel 95, questi aveva annotato le seguenti circostanze: "3/7 tenente colonnello Guidi ITAV Ciampino informa che Comm. DC9 (ultima) arriverà a Ciampino 9.30 per interrogare controllori - deve metterli a disposizione? certamente sì! informato Melillo.

Melillo - Devo andare domani a Punta Raisi con uff. SIOS per verificare attendibilità notizie di possibile collisione con velivolo americano (trovato Segg.Eie di F4-Bomprezzi

4/7 CIA/PA/BF (macchina) rottami in hangar

PA/CIA riferito a generale Tascio - chiede relazione per AM- contatta l'S.C.S.M. - mi presento a Melillo - mi sembra incazzato non vuole capire niente perché ha fretta - per la relazione non la esaminerà né firmerà perché a lui interessa solo ciò che lui ordina di fare - se vorrò preparare relazione sarà a titolo personale - ha fretta.

5/7 mi rendo conto che dentro la macchina foto non c'è pellicola

7/7 preparato appunto e consegnato (richiesto da Giordo al quale ho riferito dell'antipatico contatto con Melillo) con foto (avute dal 2° Reparto con rullino concordato con il maresciallo Zecchini.

1/7 avv. Pugliese - Nardini --> Melillo /Tascio Riservatezza ----- Giunchi". (v. appunto Argiolas sequestrato il 27.09.95).

Da questo documento, che ha formato oggetto dell'interrogatorio di Argiolas del 06.10.95, si evince che Melillo si rifiutò di firmare e far propria la relazione prodotta da Argiolas al suo rientro da Palermo. Vi sono sicuramente dei contrasti tra 2° e 3° Reparto. Non ne sono emerse le ragioni. Si deve comunque riconoscere che sono di una certa gravità, giacché inducono il capo del 3° Reparto a non firmare la Relazione di un suo ufficiale. Il 7 dicembre 95 nel corso dell'interrogatorio, in qualità di indiziato, Argiolas fa presente che gli appunti sequestrati nel corso della perquisizione domiciliare del 27.09.95, sono stati tratti dalla sua agenda del 1980 in occasione dell'esame testimoniale reso nel 91, e ciò al fine di poter riferire alcune notizie su quanto gli sarebbe stato chiesto sulla vicenda del DC9. Riferisce altresì che l'agenda è ancora in suo possesso e non era stata rinvenuta nel corso della citata perquisizione, perché l'aveva portata con sé in Sardegna. Consegna l'originale nel corso dell'interrogatorio. Quanto riportato negli appunti sequestrati sotto la data del 3, 4, 5 e 7 luglio 80, corrisponde integralmente a quanto scritto sull'agenda in pari data. Altresì sull'agenda, sotto la data del 4 luglio, sono riportati gli esiti del sopralluogo, non trascritti negli appunti, ma inseriti integralmente nella relazione da lui redatta il 9 luglio 80 per il Sottocapo di Stato Maggiore. Confrontando quanto riportato in forma abbreviata negli appunti sotto la data del 1° luglio, con quanto scritto in pari data sull'agenda ove si legge: "avvocato Pugliese - richiesta di colloquio (domani) probabilmente richiederà anche onorario (800) interpellato Nardini che metterà al corrente Melillo. Contatto con Tascio che ritiene dover tenere riservata tutta la faccenda. Affronterà discorso con SCSM e probabilmente colloquio sarà a tale livello con la

presenza di De Luca”. Riscontro in merito si trova anche nel brogliaccio del generale Melillo dove, in data 15.07.80, viene inserita una annotazione dalla quale si evince che l'avv. Pugliese è il difensore del Stato Maggiore Terrano, già in servizio a Punta Raisi, imputato nel procedimento relativo all'incidente aereo del 72 accaduto a Palermo.

Nel corso dell'interrogatorio gli viene contestato che in precedenza non aveva mai menzionato la motivazione del sopralluogo a Boccadifalco, che aveva invece annotato, sia nell'appunto che sull'agenda, riferendo ad ogni richiesta soltanto gli esiti del sopralluogo. La risposta di Argiolas è disarmante, lo aveva fatto giacché le domande gli erano apparse tese a conoscere i particolari della visita a Boccadifalco. Si rammenta che la motivazione della visita non viene riportata neanche nella relazione redatta dall'Argiolas per il Sottocapo il 9 luglio 80. In relazione alla sua frase scritta in forma abbreviata sotto la data del 1° luglio 80, afferma che il Pugliese menzionato si riferisce a persona che esercitava l'attività di avvocato e non al noto generale Pugliese dell'Aeronautica Militare, all'epoca dei fatti vice capo di Gabinetto del Ministero della Difesa. Richiestogli il perché di questa annotazione collocata sotto la vicenda Ustica, ha dichiarato testualmente: “... io ho fatto un estratto dell'agenda e non ho messo al posto giusto quella cosa perché in un primo momento ritenni che non aveva niente a che vedere con Ustica. Però, alla fine, l'ho messa per verificare, controllare, sforzarmi, sforzare la mia memoria ecc. ecc. ... quando lei mi chiamò per Ustica nel 91, mi pare fosse aprile, se non vado errato, io presi l'agenda e feci quest'affare qui, cercando di sforzarmi per raccontarle quello che mi avrebbe chiesto...” (v. interrogatorio Argiolas Giampaolo, GI Venezia 07.12.95).

Deve evidenziarsi che la missione a Boccadifalco dei due ufficiali dello SMA non risulta nel registro dei certificati di viaggio emessi in quel periodo.

Durante il sopralluogo i due ufficiali furono coadiuvati dal maresciallo Cesare Zecchini dei CC. del SIOS, il quale, escusso in data 11.03.91, ha dichiarato di essere stato interessato esclusivamente al fine di prestare assistenza ai due ufficiali dello SMA (v. esame Zecchini Cesare, GI 11.03.91); anche per lui non risulta l'emissione di un certificato di viaggio.

Il successivo 10 luglio la relazione di Argiolas, datata 09.07.80, viene controfirmata dal generale Melillo ed inviata al Sottocapo con una nota manoscritta nella quale viene suggerito di inviarla, previa modifica, al S.I.S.MI e al Gabinetto del Ministro.

Tra il 10 e l'11 luglio viene inviato dalla 3^a R.A. al 3° Reparto il telex relativo al decreto di acquisizione delle intercettazioni dei radar comunque operanti sul mar Tirreno, emesso dalla Procura di Palermo. Ciò nonostante,

quel Reparto dello SMA non pose in essere alcuna attività idonea all'esecuzione del decreto, non ritenendosi interessato dalla richiesta di quella AG. Per contro, nei giorni successivi intercorrono comunicazioni telefoniche tra il colonnello Brindisi del 5° Ufficio ed il colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV relative all'autorizzazione alla consegna del materiale richiesto sia dall'AG di Palermo che dalla Commissione Luzzatti il 7 luglio limitatamente ai DAT della Difesa Aerea. (v. agenda Fiorito De Falco sequestrata il 06.10.95)

Il 15 luglio 80 detto Fiorito De Falco, cioè il capo del 2° Reparto ITAV, annota sulla sua agenda di aver contattato, dietro suggerimento del colonnello Brindisi Agostino, il capo Ufficio Operazioni della 3ª R.A. colonnello Salvi Vinicio, al fine di aver conferma che i plottaggi di Licola dell'11 luglio 80 erano “stazionanti” a Trapani nonostante la nota fosse indirizzata ai CC. di Palermo e non al Comando Aeroporto Trapani. (v. agenda Fiorito De Falco Nicola, sequestrata il 06.10.95).

Deve rammentarsi che la documentazione richiesta con il decreto del 5 luglio 80 doveva essere concentrata, come stabilito dalla 3ª R.A. con un telex del 10 luglio 80, presso il Comando Aeroporto di Trapani.

Né a Brindisi né a Salvi, escussi in tempi diversi per altre ragioni, è stata contestata detta annotazione, mentre Fiorito De Falco ha soltanto confermato di conoscere entrambi. (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

Il 19 luglio 80 nell'agenda di quest'ultimo compare una annotazione nella quale si legge: “SMA (Brindisi) conferma che attraverso il Gabinetto Ministro Difesa è stata chiesta autorizzazione a fornire tracciamenti radar a Commissione inchiesta IH-870. Sino a quando tale autorizzazione non sarà pervenuta non bisogna consegnare tale documentazione preparata la lettera ed il telex di trasmissione documentazione in attesa di conoscere ...”. (v. agenda Fiorito De Falco Nicola, sequestrata il 06.10.95).

Fiorito De Falco, escusso in data 16.10.90 ha riferito che effettivamente la comunicazione, di cui all'annotazione, la ebbe dal colonnello Brindisi; quest'ultimo nell'esame testimoniale del 02.07.91 ha riferito: “...è possibile che io abbia fatto tale comunicazione, io facevo e ricevevo moltissime telefonate al giorno, così come mi sentivo diverse volte con il colonnello Fiorito.” (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 16.10.95 e esame Brindisi Agostino, GI 02.07.91).

Il 19 luglio 80, in risposta ad una interrogazione parlamentare dell'on. Cicciomessere, il generale Melillo annota che il documento preparato dell'AM è incompleto, giacchè fa riferimento ai soli velivoli militari AM e non ai velivoli militari in genere. Nella nota manoscritta Melillo dice: “...mi

risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati...” (v. cavalluccio interrogazione parlamentare on. Ciccimessere 30.06.80 - acq. 21.11.96).

Il 12 agosto 80, a seguito di una segnalazione della 3^a Regione Aerea e su disposizione del Sottocapo generale Ferri, il colonnello Sidoti unitamente al colonnello Bomprezzi del 2° Reparto, effettua un sopralluogo presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco per esaminare un presunto casco di volo rinvenuto in prossimità di Isola delle Femmine. L'esito dell'accertamento porta all'identificazione di un casco protettivo ed antirumore, di produzione americana, in dotazione al personale USA. Tale oggetto venne riconsegnato alla Capitaneria di Porto di Palermo. Tanto si evince da un appunto diretto al Sottocapo generale Ferri, redatto dal colonnello Bomprezzi il 19.08.80 e siglato anche dal colonnello Sidoti. (v. sequestro 22.06.92).

Il 26 agosto 80, a seguito di un parere richiesto da Difesa Gabinetto sul nulla osta per la consegna del materiale indicato nel provvedimento della Procura di Palermo, il Reparto rende noto che la documentazione è stata consegnata alla G.d.F. in esecuzione di un provvedimento dell'AG.

In data 13 settembre 80 circa, nell'agenda di Fiorito De Falco si legge: “... Comunicato Stataereo 3° Sicurezza Volo richiesta di Procura Palermo attraverso prof. La Franca...di andar c/o CRAM Licola e Poggio Ballone per sequestro tracciati (non nostri in quanto questi fanno parte del Nadge ove applicabili). Suggesto Sidoti di fare richiesta at Aeroregione 2^a Roma...”.

Tale annotazione non è stata esibita al Sidoti, in quanto egli ha sempre affermato di non ricordare nulla, mentre Fiorito De Falco ha dichiarato in data 04.12.96 di aver ricevuto la richiesta dal prof. La Franca e di aver chiesto l'autorizzazione allo SMA - Sicurezza al Volo. Come confermato dall'annotazione apposta dal Fiorito stesso nella sua agenda in data 15 settembre 80. (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

E' da sottolineare la assoluta reticenza del colonnello Francesco Sidoti, all'epoca dei fatti come detto, capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto. L'ufficiale la prima volta viene sentito, nel giugno 92, sulla sua ispezione all'aeroporto di Palermo Boccadifalco a seguito di quel rinvenimento di casco NBC nell'agosto 80. Pur riconoscendo la sua firma nella relazione redatta per il Sottocapo, non ricorda alcunchè della visita né sa spiegare i motivi di questa ispezione, sicuramente di rilievo importante perché in quella missione viene inviato anche il capo del 2° Reparto, ad interim in quel periodo, colonnello Bomprezzi Bruno. Esclude di essersi mai interessato di questioni attinenti al disastro di Ustica (v. esame Sidoti Francesco, GI 23.06.92).

In data 2 ottobre 80 dall'agenda di Fiorito De Falco emerge che a proposito della consegna del materiale sequestrato alla Magistratura, lo stesso spiega a Sidoti che: "...quando, per ordine di Stataereo (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto da Magistratura, ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su... Ciò è vero nel senso che il soft Nadge è peculiare per il Nadge e non può essere ... su altro elaboratore...".

Escusso in proposito in data 04.12.96, Fiorito De Falco ha dichiarato di aver annotato quella conversazione con Sidoti, perché si sentiva "rimproverato" per aver inserito nel verbale di sequestro del 22 luglio 80 quella formula ambigua: "... Mi fu contestato che io avessi autorizzato la magistratura ad andare a fare le decodifiche presso Marsala." (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

In effetti egli mostra, con quelle sue annotazioni, quale fosse lo spirito con il quale si ottemperava alle decretazioni dell'AG e come, contrariamente a quanto egli poi afferma dinanzi a questa AG, fossero posti ostacoli per guadagnare comunque tempo.

Il 2 ottobre 80 il colonnello Sidoti prepara una relazione da inoltrare al Sottocapo Ferri, nella quale viene comunicato che il giorno successivo il procuratore Santacroce si recherà presso il sito radar di Marsala per prelevare i nastri di registrazione del giorno dell'incidente. In proposito viene scritto "è stata impartita al vice comandante di quel sito radar Salmè, la direttiva di ...consegnare i nastri...facendosi rilasciare ricevuta contenente la specificazione che si tratta di materiale militare "riservato".

Il 15 ottobre 80 viene emesso un appunto a firma del colonnello Sidoti diretto al Sottocapo, nel quale si comunica che il sostituto ha richiesto di poter decifrare i nastri sequestrati presso il CTADA (Centro Tecnico Addestrativo Difesa Aerea) di Borgo Piave. In calce alla nota vi è un appunto manoscritto da Melillo, nel quale viene scritto che "...Sono state date "disposizioni" a Borgo Piave, ITAV ed al magistrato Santacroce, che conduce l'indagine sull'incidente del DC9". Anche qui il contenuto delle disposizioni appare illuminante; infatti esse prevedevano che le informazioni su dati radar potessero essere fornite solo, se esplicitamente richieste, al magistrato e in separata sede, non in presenza degli altri membri della Commissione d'inchiesta. In effetti a quel sostituto, che si recò a Borgo Piave l'11.11.80, furono consegnati, come s'è scritto, dei tabulati privi delle coordinate x e y in rispetto del segreto militare, dati senza i quali detti elaborati erano inutilizzabili.

Nella memoria consegnata in data 30.04.98, il generale Melillo asserisce di aver formulato delle disposizioni in senso lato, potendo dare

disposizioni soltanto al personale del suo Reparto e non all'ITAV e a Borgo Piave, diretti da ufficiali più elevati in grado o di anzianità superiore alla sua. Alle contestazioni rivoltegli in data 24.02.97, relative ad una "non credibilità" di disposizioni limitate ad una raccomandazione generica di cortesia e di tutela del segreto, risponde che per lui era doveroso ricordare non il segreto, ma lo stato di documentazione sequestrata cui erano sottoposte le bobine, che non autorizzava la divulgazione dei dati contenuti, limitando "al solo giudice Santacroce la presenza alle operazioni di decodificazione". Inoltre riguardo alla decodificazione, della quale questo GI sottolineava l'incompletezza, precisa "che si trattò dell'operato di un Comando Periferico che non aveva alcuna relazione di dipendenza, nè gerarchica nè funzionale, con il 3° Reparto". Relativamente poi, alla consegna dei tabulati privi delle coordinate x e y, ne demanda la responsabilità all'operatore di Borgo Piave che effettuò gli elaborati, Di Natale, "il quale potrebbe illustrare come fece la decodificazione... perchè essa fu parziale e se si trattò di una sua iniziativa o ricevette ordini e, in questo caso, da chi".

Il 16.12.80 il 3° Reparto riferisce alla Procura della Repubblica di Roma, la disponibilità al trasporto dei reperti a titolo oneroso dall'aeroporto di Boccadifalco a Ciampino, operazione che avviene il 23.12.80 con velivolo G222 della 46ª Aerobrigata di Pisa.

Nell'agenda sequestrata al generale Melillo in data 17.12.80, si legge una lunga annotazione che evidenzia l'elaborazione della missiva del 20 dicembre 80: "DC-9 Ustica 1) Fiorito ha i plotting dei radar - non risulta niente 2) ATCAS - radar traffico aereo + precisi ma non riprendono meno di 4 m2 radarabili certamente non vedono un missile. Il velivolo non c'era - la pizza è andata in USA. 3) la relazione USA in possesso del dott. Santacroce e del Presidente della Commissione di inchiesta - Presidente della Commissione di inchiesta ha anche lui la relazione USA la relazione dice solo "causa probabile dell'incidente è una esplosione interna o l'impatto con oggetto volante" - dott. Santacroce - chiesto lettera SMA con cui si afferma che al momento dell'incidente nessun velivolo militare AMI era nella zona coinvolta con l'incidente alla quota e luogo e come dichiarato da Autorità NATO nessun velivolo NATO lo era analogamente le tracce rilevate dai radar della Difesa Aerea erano tutte sotto controllo al momento incidente e ben distanti dal luogo e quota incidente e in nessun modo correlate con esse e, peraltro, nessuna di esse risulta mancante all'appello. 4) radiobersaglio trovato a Messina il 4° Reparto ha detto che è il relitto di un radiobersaglio Meteor in possesso anche E.I. e M.M.. Non é stato sparato da Perdas E.I. e

M.M. hanno negato lanci nel 1979 - gennaio 1980 sono stati sparati 10 bersagli Meteor per il programma Helip - (Appunto 2° Rep.) 2 radiobersagli non avevano congegno autodistruzione. 5) vento sul luogo incidente: ore 21.55 del 27.6.80 a 25.000 su Ustica = 260°/90Kts (quindi verso Est, come le parti del relitto). 6) Interrogazione in Parlamento. Detto che velivoli militari AM niente nella zona a quell'ora ed a quella quota. Niente esercitazioni (nemmeno USA, essendo venerdì ed a tarda ora tutti USA fanno festa, salvo esercitaz o emergenza)" (v. brogliaccio Melillo Corrado).

In effetti qualunque forza armata, è lapalissiano, quando fa festa non fa esercitazioni, salvo che debba fare esercitazioni o sia in emergenza. E qui varrebbe ricordare che è stato sostenuto che il MiG libico il 18 luglio di quell'anno sarebbe stato in esercitazione, cioè venerdì, giorno di festa per i mussulmani.

Il 18.12.80 compare sull'agenda sequestrata al generale Melillo l'annotazione relativa al messaggio di Cincusnaveur: "... colonnello Bianchino ha ricevuto dalla 6ª Flotta in cui dice che in zona non velivoli nè navi né ha perso velivoli. 31414Z luglio 80 dalla 6ª Flotta a Cincusnaveur Londra info Ambasciata USA a Roma - Chiesto a Biankino --> manderà il messaggio -- questa sera o domani richiamare". Il messaggio cui fa riferimento Melillo non è lo stesso allegato alle missive del 20 e 23.12.80 indirizzate a Stamadifesa e al sostituto procuratore, poiché quel telex riporta il gruppo data orario 16.27Z.

Il problema della data del telex "per copia conforme" si è posto perché, secondo le dichiarazioni di Melillo, un suo collaboratore ha erroneamente inteso la data telegrafica del messaggio come 3 dicembre e non 3 luglio, come invece riportato nel telex originario.

Innanzitutto si deve dire che la data manoscritta 3.12.80 appare nella minuta conservata agli atti del 2° Reparto. L'assenza della data nella copia inviata a questo Ufficio il 23 dicembre 80, dal SIOS, ha due possibili spiegazioni: 1. è stata volutamente nascosta nella fotocopiatura del documento inviato all'AG; 2. non vi era nella copia originale inviata dallo Stato Maggiore al 2° Reparto il 20 dicembre 80, ma è stata apposta da quest'ultimo Reparto dopo la trasmissione al PM. Tascio esclude che sia stato il suo Reparto a scrivere quella data. Come si può ben vedere tra Melillo e Tascio è un vero e proprio scaricabarile, nel quale nessuno però riesce a dare una versione plausibile. E' stato invece riscontrato nella copia conforme, originale, custodita agli atti del 3° Reparto che v'è, apposta a matita, la data del 3 luglio 80. V'è da rilevare che lo Stato Maggiore nella trattazione di questo materiale documentale, riferito al documento di Cincusnaveur, ha ingenerato solo confusione ed ha condotto la ricerca con

superficialità. Infatti nel luglio 91, come già s'è detto questo Ufficio richiedeva allo Stato Maggiore la documentazione relativa alla presenza di mezzi aeronavali statunitensi; a risposta veniva consegnata documentazione generica, senza specificare la natura degli atti, tra cui era compresa la copia conforme, originale, del telex di Cincusnaveur predisposta da Melillo il 20 dicembre 80 con la scritta a matita 3.7.80. Nell'ottobre 91 venivano richieste le copie originali delle lettere datate 20 e 23 dicembre 80 con relativi allegati; a risposta si consegnavano quegli originali. In quello del 2° Reparto era allegata la copia conforme con la scritta 3.12.80; in quella del 3° Reparto era allegata la copia originale del telex di Cincusnaveur nella sua interezza e non quindi la copia conforme che era stata già consegnata il 12 luglio 91 e di cui non si faceva menzione nella trasmissione della documentazione. Lo SMA, a specifica richiesta di questo Ufficio, riferisce in data 9 gennaio 92 che presso di esso non esiste l'originale del messaggio in questione perché lo SMA non appare tra gli enti destinatari, precisando che dagli atti non è emersa alcuna documentazione che indichi attraverso quali canali ed a seguito di quali richieste il 3° Reparto fosse venuto in possesso della copia del telex in argomento. Precisa altresì che gli unici presunti originali erano stati trasmessi nell'ottobre 91; anche in questa circostanza non s'è fatto riferimento al documento inviato nel luglio 91. Questa confusione documentale ha determinato la mancata individuazione e confronto dei messaggi con le date manoscritte discordanti, e quindi le relative contestazioni agli imputati.

Ci si chiede pertanto per quale ragione, pur essendo in possesso del documento delle 16.27Z, nel quale viene fatto riferimento all'attività anche della 6^a Flotta, Biankino debba inviare o Melillo richiedere uno specifico documento su quel Comando militare in prossimità della redazione della nota del 20 dicembre, quando già dal 17 dicembre, come emerge nel brogliaccio di Melillo, la struttura della lettera era stata redatta. In mancanza di risposte precise da parte del generale Melillo e di riscontri per la morte di Biankino, possono formularsi solo ipotesi: a) Melillo il 18 dicembre potrebbe non avere avuto alcun telegramma di Cincusnaveur o 6^a Flotta; dovendo preparare una lettera ufficiale intende supportare le notizie che Ferri avrebbe firmato con della documentazione, e perciò richiede a Biankino notizie che questi dapprima fornisce telefonicamente, e poi inviando non solo il messaggio del 3 luglio 14.14Z, ma anche quello del 3 luglio 16.27Z; b) Melillo è in possesso del messaggio delle 16.27Z di Cincusnaveur, nel quale viene fatto riferimento anche alla 6^a Flotta; volendo aver certezza di quanto riportato, richiede a Biankino notizie sull'attività di quella Flotta; l'ufficiale americano dapprima comunica verbalmente il

contenuto, poi invia copia del messaggio; c) nonostante Melillo abbia giustificato il contatto diretto con Biankino con una amicizia di vecchia data, non si comprende perché non si sia rivolto al 2° Reparto che era deputato ai contatti ufficiali con gli Addetti militari stranieri e poteva già essere in possesso della nota delle 16.27Z, come peraltro in un primo momento dichiarato dallo stesso Melillo.

Domanda quest'ultima che sembra porsi anche Melillo quando, nella memoria difensiva del 30.04.98, afferma: "potremmo domandarci il perché di quella comunicazione del 18 dicembre 80 da parte del colonnello Biankino... posso immaginare che ... abbia pensato di rivolgersi a me (invece che, come avrebbe dovuto, al 2° Reparto) perché mi considerava suo amico di vecchia data che in quel momento si trovava "al posto giusto..." (v. memoria difensiva Melillo Corrado, 30.04.98).

Singolare inoltre l'affermazione di Melillo secondo la quale il messaggio di Cincusnaveur giunse allo Stato Maggiore tramite l'Addetto militare statunitense Coe e non tramite l'Addetto aeronautico Biankino. - ovviamente errando su queste cariche; nde - (v. memoria difensiva Melillo Corrado, 30.04.98).

Secondo Melillo la nota del 20 dicembre venne realizzata per rispondere alle affermazioni rese alla stampa dal Presidente dell'Itavia avv. Davanzali: "La lettera del 20 dicembre venne fatta in funzione della stampa in effervescenza e venne dato l'ordine il giorno 18...lo stesso giorno 18 c'è una riga che vuol dire che è finito questo argomento...poi qualcuno mi chiama, per caso Biankino... immagino che lui abbia chiamato perché avevamo rapporti e dice "guarda che io ho il messaggio...", che noi già avevamo, ma probabilmente o l'avevamo come messaggio o l'avevamo come notizia trascritta con i dati ..." (v. interrogatorio Melillo Corrado, GI 24.01.97).

La bozza della missiva venne preparata dal 4° Ufficio Sicurezza al Volo e sottoposta alla visione del capo del 3° Reparto prima e del Sottocapo di SMA poi. Nella lettera vengono trattati i punti sui quali si concentrano maggiormente le illazioni della stampa nei confronti dell'Aeronautica. Vengono infatti fornite notizie sull'analisi dei tracciati radar dei siti di Licola, Marsala e Siracusa, confermando l'assenza di qualsiasi traccia sconosciuta in prossimità del DC9 Itavia, e riferendo inoltre che "tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti". Da quanto riportato nella nota sembrerebbe che lo SMA fosse in possesso dei tracciati radar del 34° CRAM di Siracusa, circostanza mai confermata ed anzi smentita, quando

l'AG richiede espressamente quei dati nel novembre 89. Deve ricordarsi, poi, che nel corso dell'inchiesta è emerso che "ufficialmente" i dati radar di cui era in possesso lo SMA erano quelli di Licola, Marsala, Poggio Ballone, Potenza Picena e capo Mele, ma non è mai risultato che vi fossero quelli di Siracusa. Inoltre la risposta che le tracce rilevate in prossimità del DC9 erano tutte identificate, non corrisponde a verità, poiché fin dal 28 giugno lo SMA era in possesso del telex inviato dal 3° SOC di Martina Franca, nel quale veniva fatto riferimento alla traccia "senza identificazione" proveniente da area free-plots con direzione Sud, la nota traccia LK477 correlata al DC9 fino al 1989, quando ben se ne conosceva la sua inesistenza sin dalla notte del 27.06.80.

Anche l'affermazione sulle tracce radar rilevate dal Centro di Marsala "detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro)...", non fa riferimento a quanto accaduto realmente, giacché presso il 35° CRAM di Marsala non era in corso nessuna dimostrazione, e lo SMA ne era a conoscenza anche in virtù del "pro-memoria" datato 15.11.80 a firma del tenente colonnello Del Zoppo, nel quale vengono spiegate al maggiore Montinaro le ragioni del "buco" di registrazione e cioè che "...come normalmente avviene, il MIO ricevuto l'ordine dal capo controllore di iniziare le operazioni per lo svolgimento della Synadex, ha rimosso il nastro n.99 e lo ha sostituito con il nastro n.100... alle 19.22Z la registrazione sul nastro n.100 viene interrotta, perché per ordine del capo Controllore si sospende la Synadex...".

Relativamente al relitto rinvenuto in località Acquedolci "... del tipo Beechcraft AQM-37A... è stato utilizzato dalla Meteor sul Poligono di Salto di Quirra...in quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 7.6.1979-22.1.1980. Tutti i bersagli erano di color arancione e due di essi sicuramente "coccardati" (come il relitto)...", si deve precisare che lo SMA, il 20.09.80, prese visione, come detto, del relitto quando era già stato posto sotto sequestro dall'AG e si trovava presso la stazione CC. di Acquedolci (ME); e che il successivo 9 ottobre il generale Tascio ribadì l'interesse per quel reperto in un'annotazione apposta in calce ad una nota del 4° Reparto. Fino al 23 dicembre 80 l'Aeronautica non farà alcun riferimento al reperto di Acquedolci nonostante l'interesse dimostrato e nella missiva darà una indicazione generica del luogo del rinvenimento citando la provincia di Messina. Nella nota del 23.12.80 viene compiuto un errore sulla data dei lanci che avvennero nel periodo 7.6.78 - 22.1.80; non viene precisato infatti che gli unici due bersagli coccardati erano stati lanciati nel 78 e non erano soggetti all'autodistruzione, mentre lo erano i restanti otto che tra l'altro non

recavano alcuna coccarda. Nonostante risulti che “ufficialmente” l’AM avesse preso visione del relitto solo quando lo visionò il tenente colonnello Vignola Domenico, che in merito redasse una relazione, non compare mai nelle note all’uopo stilate quanto descritto dal Vignola e cioè che si escludeva che il relitto potesse essere rimasto in mare per molto tempo “... perché non presentava tracce di corrosione o di flora marina” (v. decreto esibizione presso 2° Reparto, 08.10.91).

Quanto verrà affermato in seguito non tiene conto delle dichiarazioni di Vignola, il solo ad aver esaminato il reperto; e tutte le “analisi” verranno sviluppate solo sulla base delle fotografie scattate il 20.09 dallo stesso ufficiale ed allegate alla sua relazione. Pertanto la risposta data dall’Aeronautica il 20 e 23 dicembre 80 è generica, basata su riscontri fotografici che non vengono menzionati nelle due lettere, nelle quali non viene perciò riportato quel che invece era stato riscontrato il 20 settembre dal tenente colonnello Vignola.

Dal 1981 al 1984 l’attività del Reparto in merito alla vicenda si limita a fornire elementi di risposta alle interrogazioni parlamentari.

L’Ufficio Sicurezza al Volo in data 23.01.85 prepara un appunto per il Sottocapo generale Gargioli, nel quale indica, in esito alla richiesta dell’AG datata 09.01.85, relativa alla organizzazione di un esperimento giudiziale diretto alla ricostruzione della situazione aerea del 27.06.80, le condizioni di fattibilità di tale operazione; in particolare espone la necessità che le operazioni vengano effettuate entro il mese di giugno in quanto è prevista la disattivazione del vecchio radar di Marsala e indica l’Itav come l’ente più idoneo per organizzare e seguire l’esperimento congiuntamente al Comando della 2^a Regione Aerea che fornirà uomini e mezzi.

In data 22.08.86 viene effettuata dal senatore Milani una interrogazione parlamentare sul nastro di registrazione di Marsala ed il “taglio” di otto minuti, su chi fosse il comandante del 35° CRAM nel 1980, se la registrazione fosse stata inviata a Borgo Piave, chi fosse il comandante di Borgo Piave nel 1980, se la registrazione dopo essere stata utilizzata per scopi addestrativi fosse stata distrutta.

Nella risposta del 6° Reparto, emessa in conformità alla nota del 3° Reparto, si legge: “La registrazione non è stata distrutta ma è stata consegnata sia al Sost. Proc. della Repubblica di Palermo dott. Guarino, che al dott. Santacroce in data 22.07.80...”, “di conseguenza tutti gli altri quesiti in merito vengono a cadere”, inciso questo presente nella nota del 3° Reparto datata 11.08.88 a firma del tenente colonnello Morpurgo (v. documentazione allegata nota CC. 22.11.96).

Nel settembre 86 il colonnello Gaudio del 4° Ufficio del 3° Reparto redige una “Relazione” per uso interno, presa in visione dal capo di SMA generale Pisano, dal Sottocapo generale Gargioli e dal capo del 3° Reparto generale Arpino, relazione in cui sono riportati gli eventi salienti relativi all’incidente estratti dalla Relazione della Commissione di inchiesta del Ministro dei Trasporti. Nella nota viene criticato il “tono” con il quale si fa riferimento ad una maggiore disponibilità dei responsabili del traffico civile rispetto a quelli militari, non tenendo conto che all’epoca dei fatti tutto il traffico aereo, civile e militare, dipendeva dall’AM. Relativamente al vuoto di otto minuti nella registrazione radar di Marsala, questo decorre da quattro minuti dopo l’incidente e viene definito irrilevante da Gaudio. L’ufficiale però avrebbe dovuto essere a conoscenza che il “buco” di otto minuti riguardava l’ultimo dato registrato in reale ed il primo dato del simulato e che in realtà il vuoto di registrazione, conseguente alla sostituzione dei nastri, era di ben trentaquattro minuti, interruzione considerevole che si prestava ad “illazioni” più che giustificate da parte della Commissione ministeriale.

In merito al segreto militare viene fatto riferimento all’accento, riportato in Relazione, a tale segreto che coprirebbe il sistema radar; Gaudio riferisce che in una nota del 17.10.80, il 3° Reparto aveva chiarito che tali dati non erano coperti da alcun segreto militare, senza però precisare che in quella nota veniva chiaramente espresso una sorta di divieto a che altri membri della Commissione prendessero visione di quei dati, lasciando tale facoltà al solo magistrato; inoltre non menziona la circostanza che in occasione della riduzione dati di Borgo Piave dell’11.11.80, vennero “tagliati” i dati relativi alle coordinate, indispensabili per una lettura delle THR, perché coperti da segreto militare; dati, lo si ricordi, senza i quali le riduzioni dati non erano di alcuna utilità.

Il 29.09.86 il Sottocapo generale Gargioli unitamente ai generali Tascio ed Arpino, riferiva elementi di interesse all’allora Sottosegretario Amato in previsione, come già s’è scritto, della relazione che il medesimo avrebbe tenuto alla Camera il 30.09.86 e in una successiva intervista televisiva. Nell’intervento del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio vengono toccati vari argomenti, tra i quali il “buco” di registrazione sul nastro di Marsala ammettendo che esso era stato causato dalla sostituzione necessaria allo svolgimento della esercitazione Synadex e non da scopi didattici di un singolo operatore. E’ in questa occasione che, per la prima volta, viene reso noto all’opinione pubblica che presso il sito radar di Marsala era in corso una esercitazione simulata. Il 30.09.86 durante la

trasmissione televisiva “Speciale TG1” venivano forniti i nominativi dell’“equipaggio” operativo in servizio la sera del 27.06.80 presso i CRC di Licola e Marsala. Prima del mese di ottobre, allorchè l'AG richiede i nominativi degli equipaggi operativi, non vi era stata alcuna ricerca in tal senso.

I periti Blasi rinvennero tra i reperti un “radiobersaglio” con matricola n.1088, che non appariva tra quanto periziato dal collegio nominato dalla Procura di Palermo. Per questa ragione chiedono al magistrato notizie sulla provenienza del reperto ed è a seguito di tale richiesta che il 09.02.87 questa AG tramite il Nucleo di PG dei CC. richiede allo SMA la seguente documentazione:

- a) l’originale della documentazione relativa alla fornitura all’Aeronautica Militare dell’aerobersaglio con numero di identificazione 1088 (fornitore e data d’acquisto);
- b) l’originale della documentazione relativa alla utilizzazione di detto bersaglio (data di impiego, manovre in cui venne utilizzato, identificazione del mezzo usato per il lancio, nazionalità dello stesso);
- c) documentazione in originale relativa al missile destinato a colpire detto bersaglio (tipo del missile usato, fornitore del missile, deposito munizioni ove esso era custodito) ovvero l’arma cui il missile apparteneva;
- d) documentazione originale - anche fotografica - relativa al ritrovamento avvenuto in mare tra Messina e Lipari intorno all’agosto 80, dell’aerobersaglio che era stato consegnato al 41° Aerostormo di Catania;
- e) documentazione originale del ritrovamento di altro aerobersaglio presso Licola (Baia Domizia) avvenuto il 02.08.80.

In data 30 marzo 87 il 3° Reparto evade tale richiesta con una nota a firma del capo Reparto generale Mario Arpino, rispondendo ai primi tre punti: “Costarmaereo ha comunicato che non le risulta di aver mai acquisito un aeromobile teleguidato con numero di identificazione (matricola militare) 1088. Peraltro, a titolo di collaborazione, ponendo attenzione alle possibili ipotesi di significato del numero 1088, si rappresenta che esso potrebbe corrispondere ad uno dei modelli del radiobersaglio del tipo AQM37-A. In relazione a tale ipotesi si rappresenta che: a) l’AM dispone di due AQM37-A (residui dal programma di sviluppo F104/S svolto negli USA negli anni ‘60) che, tuttavia, non sono mai stati impiegati in Italia dalla Forza Armata; b) sul poligono di Salto di Quirra negli anni ‘70 sono stati lanciati dei radiobersagli del tipo in argomento nel quadro delle prove relative al programma di qualificazione del missile Hawk migliorato, condotte a cura della NHPLD; c) l’ultimo lancio di AQM37-A sul predetto poligono é stato

effettuato nel gennaio 80 a conclusione del citato programma di esercitazione.”

A risposta della d) della richiesta viene inoltrata la documentazione relativa al ritrovamento di un rottame in prossimità di Acquedolci (ME), nonché quella del rinvenimento, avvenuto il 31.07.80, al largo dell'isola di Stromboli, di un pannello successivamente consegnato al 41° Stormo.

Per quanto riguarda il punto e): “non é stata rintracciata alcuna documentazione e/o notizie che riguardi il ritrovamento dell'aerobersaglio.”

Analizzando questa risposta dello SMA, emerge innanzitutto una “correzione” sulla natura dell'aeromobile teleguidato, che viene definito come radiobersaglio, specificando nel contempo che il numero di riferimento 1088 non corrispondeva ad una matricola militare ma ad un modello predefinito di radiobersaglio. Nel prosieguo della risposta emerge una evidente contraddizione laddove viene prima affermato che in Italia quel tipo di radiobersaglio, l'AQM37-A, non è mai stato impiegato; e poi riferito invece che l'ultimo lancio è stato effettuato nel gennaio 80 a conclusione di un programma di esercitazione; riallacciandosi in questo modo alla risposta del 23.12.80 laddove si parlava dell'aerobersaglio rinvenuto nella zona di Acquedolci. Quella risposta traeva origine anche dai contatti che il capo del 3° Reparto Melillo aveva avuto con i Reparti interessati; infatti nel brogliaccio, come in precedenza riportato, si legge che nelle more della preparazione della nota, il 4° Reparto aveva riferito dettagliate notizie sull'aerobersaglio e sulle modalità di impiego. Per contro alla richiesta di Arpino sull'argomento, il 4° Reparto risponde negativamente in data 09.03.87.

Secondo quanto dichiarato dal generale Arpino, non esisterebbe contraddizione nonostante l'evidenza, perché dapprima lo SMA riferisce per quanto di competenza dell'Aeronautica, mentre quando fa riferimento all'ultimo lancio prende in considerazione altri enti, probabilmente l'Esercito. (v. esame Arpino Mario, GG.II. Roma e Venezia 24.01.97). Tuttavia, esaminando il carteggio dal quale sono state estratte notizie per la risposta, emerge che i punti b) e c) della nota del 30.03.87 sono parziali e non forniscono elementi di chiarimento sulle modalità di svolgimento delle prove presso il poligono di Salto di Quirra; sul punto infatti, lo SMA avrebbe dovuto essere più chiaro tenendo conto che nella nota del 23.12.80 l'argomento dell'aerobersaglio era già stato trattato.

All'allora Capo di Stato Maggiore è stato contestato questo punto e soprattutto la mancanza di chiarezza; in particolare è stato esposto che semplicemente controllando sul “Jane's” del 79, lo SMA avrebbe facilmente individuato che il modello 1088 era una fornitura per l'Italia realizzata dalla

casa costruttrice Beechcraft per lanci con F104 dell'Aeronautica militare italiana e che solo nel quadro di quel programma potevano essere utilizzati. La risposta del generale Arpino è laconica: "...certo bastava che guardassero qui (riferito al Jane's) senza guardare in archivio...". Inoltre riferendo sul contenuto generale della risposta: "...io non trovo contraddizione, trovo una nostra cautela nel riportare però le affermazioni di Costarmaereo, che sembrano un po' lasche in termini di contenuto e questo è il motivo per cui molto probabilmente ho detto... qui riportiamo testualmente le dichiarazioni di Costarmaereo...". (v. esame Arpino Mario, GGII Roma e Venezia 24.01.97). A contraddire il Capo di Stato Maggiore la nota di Costarmaereo del 20.02.87, nella quale non viene fatto alcun riferimento al programma di lanci dell'AQM37-A, nè ad eventuali matricole militari.

In generale può dirsi che alle richieste specifiche del magistrato è stato risposto con molta sommarietà, e con questa nota si è colta l'occasione di trasmettere documentazione relativa al sopralluogo presso la stazione CC di Acquedolci (ME) non trasmessa in precedenza. Deve essere poi sottolineato che non viene effettuato in tale circostanza alcun accertamento, tant'è che nel novembre 88, si appurerà che il reperto di Stromboli era stato gettato nell'immondizia intorno al 1985, e che quello di Acquedolci, che comunque avrebbe dovuto essere in possesso della magistratura, era ancora giacente presso l'aeroporto di Boccadifalco, perché non trasportato insieme agli altri reperti presso i laboratori AM nel dicembre 80.

Per quanto riguarda il punto e), viene fornita una risposta negativa, nonostante la richiesta concerna il relitto analizzato dai Laboratori AM e su cui si riferisce nella relazione Luzzatti del 1981, perché il 4° Reparto, competente in materia, aveva dichiarato di non avere alcun documento in proposito.

L'AG invece, nei primi due punti della richiesta, intendeva ottenere risposte in merito al relitto rinvenuto in località Acquedolci al quale erroneamente era stato attribuito il numero 1088; d'altra parte l'Aeronautica, al corrente di tutti i rinvenimenti e munita di fotografie dei relitti, avrebbe dovuto accorgersi che la data del 02.08.80, giorno del rinvenimento del relitto di Baia Domizia, riguardava non un "altro" relitto, ma quello numero 1088 sul quale aveva fornito risposte in precedenza. In effetti nello stesso periodo, il 20 febbraio 87, l'AG convoca il perito d'Ufficio Cantoro al fine di accertare se il reperto di cui era in possesso la Commissione Blasi (il relitto 1088 di Baia Domizia), fosse lo stesso che era stato oggetto di analisi presso l'aeroporto di Boccadifalco e descritto nella relazione di quel perito; costui disconosceva tale reperto, che non poteva aver mai visto, dal momento che il reperto di Baia Domizia non era mai stato trasportato a

Boccadifalco, ma consegnato direttamente alla Commissione Luzzatti che lo aveva fatto analizzare dai laboratori AM.

5. La successiva attività posta in essere dal 3° Reparto.

L'attività del 3° Reparto, in merito alla vicenda di Ustica, diminuisce progressivamente, sino a limitarsi alla sola raccolta e trasmissione documentazione al Gruppo di Lavoro Ustica. Come noto, dal 1980 al 1997 il 3° Reparto ha raccolto e custodito la documentazione che perveniva allo Stato Maggiore dai Comandi periferici sull'incidente del DC9 Itavia, perché in esso era incorporato l'ufficio competente, cioè quello della Sicurezza al Volo, il 4° Ufficio, e quello dell'Assistenza al Volo, il 5°. E' da ricordare che questo 5° Ufficio nel 1982 diviene autonomo e successivamente, nel 1985 viene trasformato in Reparto, assumendo la denominazione di 6° Reparto; mentre il 4° Ufficio nel 1989 diventa anch'esso autonomo e viene trasformato in Ispettorato Sicurezza al Volo. Gli accertamenti successivamente esperiti presso tale Ispettorato hanno avuto esito negativo, non essendovisi rinvenuto alcun documento relativo alla vicenda in giudizio.

La documentazione consegnata dallo Stato Maggiore e trasmessa, per la quasi totalità, in esito a provvedimenti dell'AG, era concentrata sia presso il Reparto che presso il cosiddetto Gruppo di Lavoro Ustica, organismo dipendente dal Sottocapo di Stato Maggiore dalla sua costituzione, luglio 88, al mese di settembre 90; quindi fino al 31 dicembre 97 alle dirette dipendenze del capo di Stato Maggiore. Il predetto Gruppo, coordinato fino al 90 da un ufficiale superiore con il grado di colonnello e successivamente da un generale di Brigata, aveva il compito di raccogliere, catalogare ed archiviare tutta la documentazione relativa all'incidente del DC9 Itavia proveniente dai Comandi centrali e periferici della Forza Armata. Del Gruppo di Lavoro Ustica hanno fatto parte ufficiali del 1°, 2°, 3° e 6° Reparto.

I coordinatori avvicendatisi sono stati: dal 1988 al 1989 il colonnello Alberto Falciani; dal febbraio al dicembre 89 il colonnello Giorgio Iskra; dal 90 al 91 il generale B.A. Sergio Triches; dal 91 al 93 il generale B.A. Arnaldo Vannucchi; dal 93 al 95 il generale B.A. Ennio Pampena; dal 95 al 97 il generale B.A. Orazio Rizzi.

6. Le perquisizioni domiciliari nei confronti di Melillo, Argiolas e Ferracuti.

Null'altro si rileva dagli atti del 3° Reparto sino alle perquisizioni domiciliari, eseguite nel settembre 95, a carico del generale Melillo, e del tenente colonnello Argiolas. In esito presso Melillo veniva trovata e sequestrata documentazione di rilievo, tra cui un quaderno brogliaccio del 1980 con le varie attività dell'ufficio, redatto di proprio pugno dal generale. Presso l'Argiolas appunti tratti dall'agenda personale del 1980, poi consegnata nel corso dell'interrogatorio del 7 dicembre 95, in cui risultano attività inerenti gli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico, che non erano mai state rivelate nel corso degli interrogatori né risultavano dagli atti sequestrati e trasmessi dallo SMA.

Altresì in data 18 luglio 96, sempre a seguito di perquisizione domiciliare a carico del generale Sandro Ferracuti, che tra il 1987 e il 1990 aveva retto il comando del 3° Reparto, veniva trovato e rinvenuto un quaderno brogliaccio con annotazioni vergate a mano inerenti le varie attività del Reparto, riferite al periodo tra l'88 e primi mesi dell'89.

Dall'analisi di questo brogliaccio emergeva, così come evidenziato anche per quello del Melillo, un quadro della trattazione degli incidenti sia del DC9 che del MiG libico, mai comunicato prima né attraverso gli esami testimoniali e interrogatori né attraverso la consegna della documentazione.

Nell'agenda di Ferracuti, relativa al 1988/1989, cioè a distanza di anni dall'incidente, si rinvenivano numerose annotazioni riferibili agli eventi, che si ritiene opportuno riportare proprio per porre in evidenza con quale interesse lo SMA seguisse l'inchiesta e le vicende ad essa collegate; singolari inoltre appaiono le "spiegazioni" rese dall'estensore delle note, che, neppure a dirlo, anche in questo caso tendono a sfumare fino quasi a ricondurle a semplici "chiacchiere", tutte le circostanze relative all'inchiesta, che comunque, e non si comprende per quale scopo, venivano annotate.

2 giugno 88: "020815 SCSM con Giordo (FFSCSM) e io Ustica: due pagine Arpino + com.te aviere x MOD No aviere tutti i nomi sono noti a Magistr. Che sta procedendo e ha già sentito".

Questa nota fa riferimento alla telefonata pervenuta nel corso della trasmissione "Telefono giallo" del 06.05.88, durante la quale un sedicente aviere di Marsala aveva riferito, in diretta, che al personale in servizio la sera della caduta del DC9 Itavia era stato imposto il silenzio.

3 giugno 88: "SCSM 3.6 DC9: verificare cosa si è dato tempo addietro ad Amato e cosa ieri". In merito a tali annotazioni il Ferracuti mostra di essere incapace di rammentare alcunchè.

7 giugno 88: “SCSM 7.6 - Completamento riesumazione Ustica entro Giovedì mattina Briefing a MOD su Ustica 10.06.88 - mod, CSMD, CSMA, capo Gabinetto, Cons. Stato (Longo), Amm. Martini grafici solo indicativi scopo evidenziare valore traccia sconosciuta. Io briefing: - sintesi introduttiva dell'evento tutto su base Luzzatti, blow-up su aree critiche - percorso del volo - copertura radar - ipotesi traccia 700 KTS e considerazioni al riguardo (battuta radar?) - considerazioni geometria d'attacco, farne alcune al traverso”.

In proposito, sempre Ferracuti, sostiene che l'esigenza del Sottocapo Meloni era di esser certo che l'AM stesse rispondendo alle varie richieste dell'AG; il Sottocapo voleva avere la garanzia che quanto si rispondeva fosse corretto. Il briefing e gli appunti relativi alla traccia facevano riferimento a quanto riportato nella Relazione Luzzatti.

20 giugno 88: “201035 SCSM: DC-9 Sentire Incisa se ha già inserito ns. “Contributo” (MiG?); vedere relazione Amato e cosa è uscito da SMA per questa relazione; riscontrare/analizzare tutto quanto abbiamo al fine di verificare coerenza o contraddizioni -- lettera Bartolucci che dice che MiG non è stato visto...”;

21 giugno 88: “210830 ok) In relazione Amato non cenno a D.A. per MiG; ok) Adeguato ns “contributo” a Incisa; ok) In atto verifica ns. Documentazione; ok) in atto verifica elaborazione ns. Contributo MiG - Fare verifica”.

In relazione a queste annotazioni di fine giugno 88, Ferracuti non riesce a fornire alcun contributo, ma formula soltanto delle ipotesi sulla base del contenuto degli scritti esaminati senza aggiungere alcunchè. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

03 luglio 88: “031145 - - Elenco piloti e gruppi CIO per DC9 Ustica...SCSM 031630 - DC-9 Ustica: comm.ne per analisi documentazione - noi vediamo di tirar fuori piloti e attività CIO il 27.06.80: - verifica se c'è novità d'interesse; - conferma no attività; - conferma n. Missili; - conferma date MiG-23; - analisi plots Lic Mars ed event altri; - analisi procedure effettuate”.

Di tale annotazione Ferracuti dà la seguente interpretazione: “ritiriamo fuori chi erano i piloti e che attività dei caccia intercettori è stata fatta il 27.06.80”. Si tratta di una richiesta del Sottocapo per rispondere alla quale vengono analizzati vari dati, tra gli altri anche i plots registrati dai siti di Licola e Marsala. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

1° agosto 88: “SCSM 011200 - - Ustica risposta a SMD per 500 MG”.

Secondo quanto riferito da Ferracuti lo Stato Maggiore Difesa aveva posto un quesito sul raggio di azione del MiG o domanda simile che riguardava la distanza di 500 miglia. Non riesce ad essere più preciso. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

9 agosto 88: “CSM 091350 - Quesiti stampa su Ustica e D.A.: date le risposte?”;

12 settembre 88: “Ustica: - risposte a possibili quesiti (Garribba); - no msl AM; se lanciato da aereo come mai D.A. non l’ha visto? - analizzare elementi forniti da D.A. a suo tempo e dopo; - Falciani: cosa ha detto lo SMD a Uff.Gab. dopo nostra ultima indagine (Castelletti?)”.

Ferracuti non riesce a precisare alcuna circostanza riportata in questa annotazione e nella precedente; secondo quanto riferisce, l’annotazione è il frutto delle domande che l’AM si è posta per rispondere ai quesiti originati dalla stampa. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

02 novembre 88: “SCSM 020915 Ustica (Giordo, Scano, Tonini, Blandini, Del Bagno) - avvalorata ipotesi msl, sicuramente lanciato da un caccia di un Paese Nato, forse italiano fuori rotta alla ricerca di un drone - radar CIA: fu esclusa attendibilità radar “civile” CIA a CIA c’è anche un radar Marconi più long range che ha visto la traccia di un vel. Milit. - Perdas: intensa attività sud est Sard (Perdas), sganciato da vel. di fabbr. Inglese un drone; un CIO a 4NM lancia un AIM 9B che cop DC9 in prua. - radar: Marsala non registrò insistenza magistrato vuoto di 4 minuti. Licola: addirittura non è successo niente. - drones: CC Baia Domizia e poi stretto Messina: ident e pezzi radiobers con vernice alterata per coprire coccarda AM dice: ultimo drone 8 mesi prima. - Anche Saratoga nel golfo di Napoli: impossibile non abbia visto”.

Nonostante si tratti di una annotazione abbastanza elaborata e precisa, il Ferracuti afferma che si trattava di un commento ad una notizia stampa, una presa d’atto di quanto dicevano i media sulla vicenda. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

23 dicembre 88: “...3. Solo con SCSM e Giordo: Ustica...Annoni La commissione appare un po’ chiusa e irrigidita guardando reg.ni radar si vede eff.te traccia di un aereo. Sentire subito Annoni. Punto focale il radar: cosa ha visto? - CSMA: abbiamo fatto tutto per essere certi di aver bene verificato e analizzato quanto ci riguarda?...”.

Al riguardo l’interrogato ribadisce che la preoccupazione del generale Pisano, capo di Stato Maggiore, era quella di esser certo che quanto l’Aeronautica diceva o faceva in relazione all’evento di Ustica, fosse corretto. La circostanza che dai lavori della Commissione Pratis emergesse la traccia di un velivolo, imponeva che andasse sentito il generale AM in

ausiliaria Annoni, membro di quella Commissione, per avere la conferma di cosa avesse realmente stabilito la Commissione. Esaminato sul punto, Ferracuti riferisce “non conosco quali fossero i termini e le regole di lavoro della Commissione... mi pare che se nel corso dei lavori emergeva il dubbio su qualche punto, il ricorrere all’Aeronautica per avere risposte fosse una delle cose da fare.” (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 13.12.96). E in tal modo anche in questo caso praticamente non rispondendo.

Da una annotazione del 31.12.88 si evince che la Commissione Pratis richiede gli atti della simulazione effettuata il 30.04.85, con un velivolo DC9 e due F104, che interessò i siti radar di Licola, Marsala e Ciampino; il 3° Reparto aderisce per quanto riguarda il materiale di cui è in possesso, mentre rimanda al magistrato per l’altra documentazione.

Alle annotazioni riportate nell’agenda del generale Ferracuti, non corrisponde l’emissione di note e missive del Reparto di analogo contenuto; fino ad oggi non v’è alcuna spiegazione della ragione per la quale, nonostante vi fosse interesse su come stava procedendo l’inchiesta e nonostante la “sbandierata” collaborazione dell’AM, non venissero chiariti aspetti dei quali si “discuteva” in seno a quella Forza Armata.

Di particolare rilievo è l’annotazione apposta sul quaderno brogliaccio il 18 novembre 88, ove si legge che sono stati convocati Pollice e Di Natale per analisi sulla vicenda Ustica: “convocati Pollice e Di Natale: comunicato che loro sono membri del gruppo per analisi su Ustica (Pollice presidente) e indicati obiettivi e modalità di massima”.

In proposito Ferracuti ha riferito che compito della Commissione cd. Pollice era “verificare che quello che si riusciva a capire sul fatto, corrispondesse alle risposte che davamo... apparivano articoli stampa... c’erano domande della magistratura alle quali l’Aeronautica stava rispondendo...”; in particolare Pollice doveva esaminare tutta la documentazione in possesso dell’AM e riferire come valutasse quanto era stato fatto e detto. Il generale Meloni voleva che tutto quello che l’Aeronautica aveva detto, compreso l’incidente del MiG, fosse rivalutato, riesaminato per avere la sensazione che fossero state dette cose corrette. Incomprensibilmente, nonostante queste annotazioni attestino un suo interessamento costante, in qualità di capo alla redazione e stesura di tale Relazione, Ferracuti sostiene di non aver mai preso visione del testo finale dell’elaborato. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 13.12.96).

7. Le testimonianze del generale Pollice e del colonnello Sidoti.

In data 11 settembre 96 veniva escusso il generale Carmine Pollice – all’epoca capo del 3° Reparto - il quale riferiva che nel 1988 era a capo di una omonima Commissione incaricata dal generale Meloni - all’epoca Sottocapo - di verificare ed esaminare “... se tra i documenti in possesso dello Stato Maggiore emergevano responsabilità di vario tipo a carico dell’Aeronautica...”.

La Commissione non aveva ricevuto un incarico formale, essendo stato invece nominato ufficialmente nel luglio 88 un diverso team di ufficiali dello SMA, a capo del quale c’era il colonnello Alberto Falciani, con l’incarico della raccolta e catalogazione di tutta la documentazione concernente la vicenda di Ustica in ambito di Forza Armata.

La cd. Commissione Pollice, i cui altri componenti erano il maggiore Di Natale del 6° Reparto, il colonnello Finocchio del 4° Reparto e il tenente colonnello Lato del 2° Reparto, non ricevette alcuna collaborazione da quella presieduta dal colonnello Falciani.

La relazione prodotta riguardava: l’analisi critica della Relazione della Commissione d’inchiesta congiunta italo - libica per l’incidente del MiG23 del 18.07.80; l’analisi critica della Relazione della Commissione Luzzatti; la sintesi delle ipotesi principali sulle cause dell’incidente avanzate dagli organi di informazione; le accuse mosse all’AM e relativi commenti.

Il generale Meloni non ha ricordato di aver conferito un simile incarico all’allora colonnello Pollice, né ha rammentato il contenuto della Relazione presentatagli da quell’ufficiale, che predisposta e firmata dal solo colonnello Pollice e non anche dagli altri tre componenti la Commissione, gli venne consegnata in unica copia unitamente ad un floppy disk il 15 dicembre 88. Di tale Relazione, si ribadisce, non è stata rinvenuta traccia nell’archivio del 3° Reparto da cui dipendeva l’estensore.

Ci si deve chiedere perché questa Relazione non viene consegnata nel corso dell’acquisizione del 7 luglio 95, quando si consegna spontaneamente altra documentazione non trasmessa in precedenza all’AG. Tale quesito si pone giacché del documento non si rinviene traccia nel protocollo del Reparto. Deve supporre che la Relazione sia stata posta tra la documentazione del caso Ustica in un tempo successivo, concomitante con l’arrivo al 3° Reparto del generale Pollice; infatti alla data dell’acquisizione, nel luglio 95, l’ufficiale era comandante del 1° ROC di Monte Venda ed assunse l’incarico presso il 3° Reparto soltanto nel 96. La circostanza che la copia della Relazione consegnata l’11 settembre dal Pollice non presentasse alcuna classifica o protocollo, induce a ritenere che quel documento fosse nella sua disponibilità personale; lo stesso però ha escluso questa evenienza.

Oltre a questa, altre riserve sono nate dall'esame testimoniale del generale Pollice; egli infatti, escusso in merito all'annotazione scritta da Ferracuti, ha dichiarato che la nota si riferiva al suo lavoro svolto nell'ambito della Commissione da lui presieduta, esprimendo altresì la convinzione che l'AG fosse a conoscenza sia della Commissione che della Relazione; quando, nel corso dell'esame apprenderà che l'AG non dispone assolutamente di tali informazioni, si irrigidisce nel timore di divulgare notizie che non deve, aggiungendo soltanto che la Relazione gli era stata posta in visione presso il Reparto in occasione della convocazione e che essa si trovava insieme agli altri documenti relativi alla vicenda di Ustica.

Lo Stato Maggiore non cita mai tale documento né ha mai segnalato la costituzione della Commissione Pollice. Lo SMA, appreso che l'AG era venuta in possesso del documento - si ricordi che all'esame testimoniale dell'11 settembre 96 era seguita l'acquisizione del documento - il giorno successivo, 12 settembre 96, dispone ricerca immediata, tramite il gruppo di lavoro Ustica, del documento originale, segnalandone per le vie brevi l'esistenza il 13 settembre successivo. Il 19 settembre lo SMA trasmette il documento originale, segnalando nel contempo un elenco di altra documentazione in originale ancora esistente presso il 3° Reparto attinente all'incidente del DC9 Itavia. Documentazione che viene acquisita il 21.11.96.

Come ben si comprende la scoperta della Relazione Pollice costituisce un "infortunio" per lo SMA che ha sempre proclamato una totale collaborazione con l'AG. E quando il 27 settembre 96 vengono richieste spiegazioni sulla modalità di rinvenimento del documento, viene fornita, il 3 ottobre, una "giustificazione" generica e non esaustiva delle motivazioni che condussero alla mancata segnalazione del documento: viene infatti precisato che gli estremi erano stati segnalati all'AG in una missiva del 28.02.95 - allegato D - insieme ad altre note che non potevano essere trasmesse perché classificate. Circostanza che non corrisponde al vero, poiché dall'analisi del suddetto allegato D non emerge alcun riferimento alla Relazione.

Dopo il rinvenimento della cd. Relazione Pollice nel settembre 96 e la segnalazione da parte dello SMA di ulteriore documentazione originale giacente agli atti del 3° Reparto, come già detto, il 21 novembre 96, se ne disponeva l'acquisizione. Dall'esame della stessa emergeva la figura del colonnello Sidoti, come quella dell'ufficiale che aveva seguito la vicenda dell'incidente DC9 Itavia, ed in parte anche di quella del MiG23 libico, in tutta la sua evoluzione, e che senz'altro aveva partecipato anche alla redazione della nota lettera del 20 dicembre 80, il cui protocollo appunto è originato dal suo Ufficio. Le numerose annotazioni che riportano la sua

firma venivano poste alla sua visione nell'esame testimoniale del 12 dicembre 96 e lo stesso riconosceva come propria la firma apposta nei vari documenti, ma escludeva di essersi mai interessato alla vicenda di Ustica. Al di là di questo incomprensibile ed ingiustificabile comportamento, volto a negare anche le più innegabili evidenze del suo coinvolgimento nell'incidente del DC9, si devono sottolineare le assolute "stranezze" del suo modo di affrontare l'esame: prima ancora che gli venisse sottoposto un documento a sua firma negava il suo coinvolgimento escludendo ogni sua attività; poi, a rilettura, rettificava le sue dichiarazioni affermando puramente e semplicemente "non ricordo". (v. esame Sidoti Francesco, GI 12.12.96).

Infine, per quanto riguarda la vicenda del MiG23 libico, va brevemente detto che il 3° Reparto se ne occupò limitatamente ai primi giorni, fino alla costituzione della Commissione congiunta italo-libica. Riferimenti a questo incidente possono trovarsi nelle annotazioni del quaderno-brogiaccio del generale Melillo e nell'agenda di Argiolas, che trovano trattazione in altri capitoli.

8. Conclusioni.

In conclusione anche per questo Reparto, come per il 2°, cui è pari d'importanza, è sufficiente scorrere i fatti per rilevarne la gravità dei comportamenti e i conseguenti danni per l'inchiesta.

La diffusione e la conoscenza delle notizie la notte dell'incidente da parte di Arpino e Melillo. La riunione che Melillo effettua la mattina del 28 giugno con il Sottocapo e il Capo di Stato Maggiore. Tutta la documentazione pervenuta al Reparto dai siti della DA e da Ciampino e la conseguente loro valutazione entro il 2 luglio 80. L'occultamento e la distruzione, come la mancata registrazione sui registri di protocollo di questa documentazione – unico atto rinvenuto il telex di Martina Franca con i plottaggi della DA, documento anch'esso comunque non registrato in partenza e senza traccia a Martina Franca. La singolare vicenda del messaggio o meglio dei messaggi pervenuti dall'Ambasciata USA, di cui non risulta alcuna registrazione in arrivo allo SMA, e le tante versioni che ne sono state fornite. La missione di Argiolas a Boccadifalco, il cui vero scopo viene scoperto solo nel 95 con il sequestro degli appunti e dell'agenda dell'ufficiale. L'ordine dato all'ITAV di non consegnare la documentazione di Trapani, il 19 luglio 80, senza il preventivo nulla osta della Difesa che era stato richiesto dallo SMA. Nulla osta sul quale non è stata mai rinvenuta

alcuna documentazione. Il rimprovero di Sidoti a Fiorito il 2 ottobre 80 per la visita del PM a Marsala. Le disposizioni impartite da Melillo a Borgo Piave il 16 ottobre su quello che poteva esser consegnato al magistrato dalla riduzione dati del nastro di Marsala e la mancata comunicazione di detti dati allo stesso inquirente. La più che nota lettera del 20 dicembre 80 inviata allo Stato Maggiore Difesa, nella quale sono contenute notizie false – cambio del nastro per dimostrazione ad un aviere a Marsala; inesatte e parziali – aereo bersaglio del 20 settembre; occultamenti e distruzione di materiale documentale – plottaggi di Siracusa; allegati fuorvianti – copia conforme del telex di Cincusnaveur senza mese, anno e indirizzi; omissioni – non viene neanche fatto cenno al plottaggio di Ciampino.

Anche qui, come s'era detto del 2° Reparto, non v'è alcun bisogno di commento.

* * * * *

Capitolo XI
Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

1. Premessa.

Nel 1980 lo Stato Maggiore - con un Capo e Sottocapo - era composto da cinque Reparti e dall'Ufficio Pianificazione Generale Programmazione e Bilancio; dipendevano da esso le Regioni Aeree di Milano (1^a), di Roma (2^a) e di Bari (3^a), l'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo e l'Ispettorato Logistico.

Il Capo di Stato Maggiore nel periodo giugno-luglio 80 era il generale di S.A. Lamberto Bartolucci, che ha retto il comando fino al 1982; quindi si sono succeduti i seguenti generali tutti ovviamente di Squadra Aerea: Basilio Cottone dal 1982 al 1986; Franco Pisano dal 1986 al 1990; Stelio Nardini dal 90 al 93; Adelchi Pillinini dal 93 al 95; Mario Arpino dal 95 al 31.01.99, infine l'attuale Andrea Fornasiero. Il Capo della Segreteria Generale dello S.M. era il colonnello Carlo Palleschi.

Il Sottocapo di S.M., nel periodo giugno-luglio 1980, era il generale di S.A. Franco Ferri, rimasto in carica fino al 1983; i Sottocapi che in seguito si sono succeduti fino ad oggi sono: dal 1983 al luglio 1984 il generale D.A. Stelio Nardini; dal 1984 al 1986 il generale D.A. Oreste Gargioli, dal 1986 al 1989 il generale S.A. Luciano Meloni, dal 1989 al 1991 il generale S.A. Lorenzo Giordo; dal 91 al 93 il generale S.A. Mario Arpino; dal 93 al 95 il generale S.A. Antonio Rossetti, dal 95 al 96 il generale S.A. Sandro Ferracuti; infine il generale S.A. Pasquale Garribba.

Prima di procedere alla analisi delle attività poste in essere dallo SMA nelle vicende a processo, deve essere rilevato che proficua collaborazione da parte dello Stato Maggiore si è avuta solo nei periodi di comando dei generali Pillinini e Arpino; mentre, in negativo, deve essere sottolineato che negli anni e nei posti di maggiore interesse per l'inchiesta - vale a dire Sottocapo, Comandi del 2° e del 3° Reparto, Comandi dei Centri radar - si sono alternati personaggi che a vario titolo rimarranno coinvolti nell'inchiesta.

I Capi dei cinque Reparti e dell'Ufficio PGPB – Pianificazione Generale Programmazione e Bilancio -, nel periodo giugno-luglio 80, erano i seguenti: al 1° Reparto, Ordinamento e personale, il generale B.A. Claudio D'Antonio; al 2° Reparto, Servizio Informazioni Operative e Situazioni, il

generale B.A. Zeno Tascio; al 3° Reparto, Piani e Operazioni, il generale B.A. Corrado Melillo; al 4° Reparto, Logistica il generale B.A. Luciano Meloni; al 5° Reparto, Affari generali, il generale B.A. Enrico Ripamonti; all'Ufficio PGPB il generale B.A. Oreste Gargioli. L'Ispettorato Logistico in quel periodo era retto dal generale S.A. Bruno Seraglia, mentre l'ITAV era retto dal generale D.A. Cesare Fazzino.

Le tre Regioni Aeree erano comandate: la 1ª Regione Aerea di Milano dal generale S.A. Antonio Mura; la 2ª Regione Aerea di Roma dal generale S.A. Catullo Nardi e la 3ª Regione Aerea di Bari dal generale S.A. Piero Piccio. Dai Comandi della 1ª e 3ª Regione dipendevano direttamente il 1° e 3° ROC, ubicati rispettivamente ad Abano Terme (PD) e Martina Franca (BA), diretti all'epoca dei fatti: il 1° ROC dal generale B.A. Vittoriano Giachini e dal tenente colonnello Carlo Luigi Moneta, comandante del SOC; il 3° ROC dal generale B.A. Romolo Mangani e dal colonnello Giancarlo Arati, comandante del SOC.

2. Lo Stato Maggiore Bartolucci.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Lamberto Bartolucci, la mattina del 28 giugno, venuto a conoscenza del ritrovamento dei relitti del DC9 Itavia, chiese al Capo del 3° Reparto, generale Corrado Melillo, presente il Sottocapo generale Luigi Ferri, che venissero effettuati degli accertamenti diretti ad appurare la dinamica dell'incidente con particolare riferimento alla verifica di eventuale collisione; in ogni caso chiese di avere un quadro completo delle notizie. Accertamenti che, secondo quanto riferito da Melillo, dovevano essere completati entro la data del 2 luglio.

Degli accertamenti avviati dal Capo di Stato Maggiore e dal Sottocapo non è stata trovata alcuna traccia documentale; di un documento rintracciato agli atti del 3° Reparto, il noto telex del 28 giugno inviato da Martina Franca al COP e al COSMA relativo alla trasmissione dell'analisi dei plottaggi dei siti di Poggio Renatico, Licola e Marsala (analizzato e descritto nel capitolo del 3° Reparto), questa AG verrà a conoscenza soltanto nell'89 nel corso dell'esame testimoniale del generale Mangani, che lo consegna in copia, mentre l'originale verrà rinvenuto soltanto nel 95.

Altro documento relativo al DC9, certamente connesso alla “verifica” interna ordinata dal Capo di Stato Maggiore, è il noto telex del 3 luglio emesso da Cincusnaveur. Ma neppure di questo documento si sono riuscite a

chiarire le modalità di ricezione nè il tempo in cui pervenne al 3° Reparto, come già rilevato nel capitolo dedicato al 3° Reparto.

Singolari appaiono inoltre le modalità di esecuzione del decreto emesso il 5 luglio dall'AG di Palermo, non solo per le attività della PG, delle quali più specificamente già nel capitolo relativo alla 3ª R.A., ma soprattutto per le mancate comunicazioni da parte degli enti AM direttamente interessati dal decreto allo SMA; in tal modo ebbero a verificarsi fatti come quello relativo al Centro Radar di Licola che non fu messo a conoscenza dell'esistenza di un decreto di sequestro che imponeva particolari cautele nella conservazione della documentazione relativa al 27.06.80.

Per quanto riguarda le richieste dell'AG di Roma del 16 luglio valgono gli stessi rilievi. Appare in ogni caso incredibile che nessun ufficiale dello Stato Maggiore fosse informato dell'esistenza di tali provvedimenti, soprattutto perchè intorno al 21-22 luglio, al fine di fornire la documentazione richiesta dall'AG, furono interessati l'ITAV, il 3° Reparto e la 3ª Regione Aerea. Va inoltre sottolineata la condotta singolare dell'ITAV, che consegna la documentazione accantonata per effetto delle richieste dell'AG di Palermo, che, lo si ricordi, avevano una minore estensione temporale rispetto a quelle dell'AG di Roma, senza fare alcun riferimento a questa differenza.

Non è stato trovato alcun documento originato dallo Stato Maggiore o dal 3° Reparto in quel periodo, relativo ad attività in conseguenza dei provvedimenti dell'AG. Vista la richiesta generica ed estesa del provvedimento era di certo necessario un intervento a livello centrale, cioè dello Stato Maggiore o quanto meno dell'ITAV, per coordinare e raccogliere la documentazione richiesta dalla magistratura. Infatti i radar militari che operavano o comunque seguivano il traffico aereo sul Tirreno all'epoca erano, come già s'è detto, i seguenti: 12° CRAM di Mortara (PV); il 15° di Capo Mele (SV); il 11° di Poggio Renatico (FE); il 14° di Potenza Picena (MC); il 21° di Poggio Ballone (GR); il 22° di Licola (NA); il 31° di Jacotenente (FG); il 32° di Otranto (LE), il 35° di Marsala (TP) e il 34° di Siracusa.

E' evidente come ben 10 dei 12 CRAM della Difesa Aerea, eccezion fatta cioè per il 13° CRAM di Lame di Concordia (VE) e il 33° CRAM di Pescara, "vedevano" il traffico aereo sul Mar Tirreno; ciò nonostante, la documentazione consegnata e raccolta a Trapani Birgi tra l'11 e il 13 luglio 80 fu soltanto quella dei siti di Marsala, Licola e Poggio Ballone. Gli altri siti non furono minimamente interessati.

Appare paradossale che l'AM, nonostante sia in possesso di documentazione relativa all'incidente proveniente dagli altri siti, non

consegna tale materiale in esito ai provvedimenti di acquisizione, ma si ricordi di trasmettere all'AG, solo dopo il 90, le THR di Poggio Ballone e Potenza Picena e il DA1 di Capo Mele; mentre la copia della THR e le undici cartine di Poggio Ballone trasmesse da Trapani Birgi all'ITAV il 21 luglio 80 non verranno mai consegnate nè rinvenute così come non sarà mai rinvenuto il supporto magnetico delle registrazioni radar di detto CRAM di Poggio Ballone.

Nel periodo di comando del generale Cottone verrà realizzato l'esperimento giudiziale del 30.04.85; ma ad eccezione di questo evento non vi si rilevano altri fatti o documentazione di interesse prodotta dall'AM e dallo SMA in particolare.

3. Lo Stato Maggiore Pisano.

Un ritorno di interesse si registra nel periodo di comando del generale Pisano per l'incarico conferito dal Ministro della Difesa on.le Zanone il 17.03.89, di svolgere la nota inchiesta in ambito AM. Deve essere sottolineato che il Sottocapo Meloni si manifestò contrario a questa iniziativa e cioè che il Capo di SMA effettuasse una simile relazione; per motivi di opportunità riteneva che detto incarico dovesse essere assegnato ad altra Autorità. Quando infine gli venne richiesto un parere sulle conclusioni della Relazione, egli ha dichiarato di essersi astenuto, non conoscendone il contenuto. (v. esame Meloni Luciano, GI 15.01.97).

Nel giugno 88 a seguito della richiesta di questo Ufficio rivolta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Sottocapo di SMA generale Meloni richiedeva ai Reparti dipendenti e agli Enti periferici di far pervenire allo SMA tutta la documentazione relativa all'incidente del DC9 Itavia. Nello stesso tempo richiedeva, come già s'è scritto, ai Capi Reparto la segnalazione del nominativo di un ufficiale superiore allo scopo di costituire una apposita Commissione per la raccolta ed esame della documentazione che sarebbe pervenuta allo SMA; il 6 luglio 88 viene nominata la prima Commissione interna dello SMA presieduta dal colonnello Alberto Falciani.

A distanza di pochi mesi, nel novembre 88, veniva nominata, come già s'è rilevato, un'altra Commissione, la cui esistenza verrà accertata soltanto nel 96, presieduta dal colonnello Carmine Pollice, che doveva esaminare "criticamente" la documentazione esistente o prodotta dallo SMA relativa alla vicenda di Ustica. Le ragioni che condussero alla costituzione di

due diversi organi per una stessa vicenda ma con compiti diversi, non sono state chiarite anche per la mancata collaborazione dei diretti interessati, come il generale Meloni “padre” di quest'ultima commissione, che hanno dichiarato di non ricordare o addirittura di ignorarne l'esistenza; tuttavia si può presumere, considerata la concomitanza della costituzione con la Commissione nominata dal Consiglio dei Ministri, - cioè la Pratis - che la Pollice dovesse accertare l'inesistenza di “deficienze” della Forza Armata.

Tale circostanza induce a stimare che la “contrarietà” di Meloni alla realizzazione della Relazione Pisano, fosse determinata dalla conoscenza dei risultati dell'attività della Commissione Pollice, che aveva concluso i lavori il 15.12.88; dalla Relazione Pollice emergeva infatti una analisi critica della condotta dell'AM in merito alla vicenda di Ustica, i cui elementi non saranno considerati o trasfusi nella Relazione cd. Pisano consegnata il 5 maggio 89 al Ministro della Difesa.

Durante il periodo di comando del generale Meloni si verificò anche un altro episodio che, come da lui stesso dichiarato, “suscitò in me una reazione molto dura” (v. esame Meloni Luciano, GI 29.01.97); si tratta del rinvenimento del plico contenente dei nastri presso l'area riservata di Borgo Piave l'11.11.88. In un primo momento tali nastri vennero identificati come copie dei nastri di Marsala, ma successivamente si accertò, come s'è scritto in altra parte di questo provvedimento, che si trattava di altre registrazioni risalenti ad epoca diversa.

Gli ufficiali che si sono succeduti alla guida della Commissione presieduta da Falciani - che acquisirà il nominativo di Gruppo di Lavoro Ustica - sono: il colonnello Giorgio Iscra, il colonnello Sergio Triches, il generale Arnaldo Vannucchi, il generale Ennio Pampena ed infine il generale Orazio Rizzi.

Il 20 ottobre 89 il SCSM generale Lorenzo Giordo pone all'ITAV, “...scopo disporre elementi... per chiarimento ...alcuni aspetti... emersi in sede di discussione presso Commissione Stragi...”, quesiti sull'identificazione delle tracce dei velivoli rilevate la sera del 27.06.80 nell'area della FIR di Roma dai radar della Difesa aerea; come noto ad un prima risposta l'ITAV fece seguire un secondo elaborato “a correzione”, ma sul punto più diffusamente già s'è detto nel capitolo dedicato all'ITAV.

In proposito il generale Giordo ha dichiarato che sulle risposte non formulava dei giudizi nè effettuava verifiche, giacchè “non esisteva alcun organo dello SMA in grado di valutare gli elaborati prodotti dall'ITAV” (v. esame Giordo Lorenzo, GI 29.07.96).

Lo stesso 20 ottobre 89 viene notificato al Capo di Stato Maggiore l'ordine di esibizione di tutta la documentazione relativa all'incidente del DC9 e del MiG23 libico; ma il materiale, che verrà consegnato il 15.11.89, riguarderà soltanto la documentazione in possesso del SIOS.

Sull'esecuzione di tale provvedimento, si deve dire che ad esso venne data quanto meno una interpretazione restrittiva; infatti la dicitura “ordina al SIOS Aeronautica e per esso al Capo di Stato Maggiore”, venne intesa come documentazione esistente solo presso il 2° Reparto e non comprensiva di quella giacente presso lo SMA raccolta e ordinata fin dal 1988, della cui esistenza non viene fatto alcun cenno nella lettera inviata dal generale Pisano alla magistratura il 15.11.89.

4. Lo Stato Maggiore Nardini.

Il 16 aprile 90 assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore il generale Stelio Nardini. Uno dei suoi primi provvedimenti è il passaggio alle sue dirette dipendenze del Gruppo di Lavoro Ustica, fino a quel momento sotto il controllo del Sottocapo.

Questo suo interesse per la vicenda, già presente durante il suo incarico di Addetto Militare presso la Presidenza della Repubblica con il Presidente Cossiga, lo porterà a realizzare due raccolte di documentazione e punti di situazione, sulla vicenda e sullo stato delle indagini, predisponendo degli elaborati ad uso interno diretti ai generali di Squadra Aerea.

All'epoca dell'incidente aveva assunto da breve tempo l'incarico di comandante della Scuola di Guerra Aerea di Firenze; fino al 20 giugno 80 aveva ricoperto l'incarico di comandante del 3° Reparto dello SMA. Nel luglio 83 assume l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore, sostituendo il generale Ferri; nell'84 diviene comandante della 2^a Regione Aerea fino al luglio del 1985, quando viene nominato Consigliere Militare del Presidente della Repubblica Cossiga. Il 16 aprile 90 è nominato Capo di Stato Maggiore, incarico che ricoprirà fino al 24 marzo 93, quando sarà sostituito dal generale Adelchi Pillinini.

Nel periodo successivo al disastro di Ustica egli ha dichiarato di non essersi o essere stato interessato alla vicenda ed effettivamente nessun documento a sua firma risulta agli atti. A questo punto deve rammentarsi che nel noto appunto manoscritto da Argiolas, relativo al sopralluogo a Boccadifalco del 4 luglio 80, si legge il nome di Nardini unitamente a quello di Pugliese, Melillo e Tascio, preceduti dalla parola abbreviata “avv.”. Tale

abbreviazione è stata interpretata come “avvisare”. Ma Pugliese asserisce che sta per “avvocato” ovvero un legale del foro di Palermo, che aveva assunto la difesa del sergente maggiore Terrano indicato tra i responsabili dell'incidente sul Monte Pellegrino del 72; mentre dei nominativi degli altri ufficiali non sa dare ragione. Il Nardini ha sostenuto che la presenza del suo nominativo in quell'appunto poteva essere collegata al suo comando del 3° Reparto, che però aveva lasciato da pochi giorni; ragion per cui non tutti potevano esserne a conoscenza. Ma tale giustificazione non appare confortata da altre testimonianze, giacchè nessuno dei diretti interessati ha contribuito a spiegare quell'annotazione.

Nel periodo tra l'85 e il 90, durante l'incarico di Consigliere Militare del Presidente della Repubblica, riceve copia dell'appunto redatto dal generale Arpino del 30.09.86, relativo al colloquio avuto, insieme a Tascio e Gargioli, con il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio on.le Amato; il colloquio con il Sottosegretario concerneva le cause dell'incidente, poiché Amato doveva rispondere ad alcune interrogazioni parlamentari alla Camera. Si rammenta che in tale occasione venne per la prima volta rivelato lo svolgimento, presso il sito di Marsala la sera del 27.06.80, della esercitazione Synadex.

Nello stesso periodo sono presenti numerose annotazioni sull'agenda di Nardini relative alla campagna stampa contro l'Aeronautica, alimentate anche dalla presenza nella trasmissione televisiva “Telefono giallo” del generale Tascio. La partecipazione di tale ufficiale comporterà giudizi negativi sia sulla persona che sull'intera Forza Armata. L'episodio verrà negativamente giudicato in una annotazione del 28.11.89, della quale Nardini non ha saputo precisare la provenienza; se cioè provenisse dal generale Pisano (Capo di Stato Maggiore) o fosse stato da lui redatta. “Pisano: detto che la cosa Tascio non mi piace perché è un esplicito riconoscimento del concorso nel depistaggio di un generale di S.A., del 2° Reparto e, quindi, dell'AM” (v. interrogatorio Nardini Stelio, GI 30.01.96).

Nel marzo 89 richiede per le vie brevi al comandante del Gruppo dei Carabinieri di Catanzaro la sentenza di archiviazione relativa all'incidente del MiG libico in Sila; la documentazione ottenuta da tale richiesta, formalizzata dai CC., verrà inviata dal Nardini, informalmente, sia allo SMA che al S.I.S.MI. Non emerge la ragione, anche se si può ben intuire, per cui Nardini abbia richiesto informalmente documenti che potevano essere richiesti ed ottenuti attraverso i normali canali della Forza Armata. Singolare anche la data della richiesta, il 16.03.89, che coincide con il deposito della 1^a perizia Blasi e precede di un giorno l'incarico del Ministro Zanone al generale Pisano.

Da quando assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore nel 90 l'interesse per la vicenda di Ustica e lo svolgimento delle indagini e perizie diviene ancora più forte. Si rilevano infatti numerose annotazioni relative a consulenti di parte e periti d'Ufficio, sulle quali il Nardini, in sede di interrogatorio, non è stato mai in grado di indicare la natura, facendo solo riferimento a generici contatti avuti in esito a notizie che comparivano sulla stampa.

Un ufficiale di fiducia di Nardini all'interno dello Stato Maggiore, istituzionalmente deputato alle relazioni esterne, era il generale Blandini; tale "amicizia" ha permesso di chiarire le ragioni per cui nel giugno 90 fosse pervenuta allo Stato Maggiore, per le vie brevi, diretta all'attenzione di Blandini, numerosa documentazione in originale, proveniente dai ROC e dalle Regioni Aeree, relativa all'incidente; documentazione che, si precisa, era già in possesso dello SMA. Blandini inoltre sarà colui che nel 90 esaminerà i noti elaborati provenienti dall'ITAV relativi alle tracce registrate dai siti di Poggio Ballone, Potenza Picena, Capo Mele e Marsala la sera del 27.06.80. Sul punto ovviamente Blandini minimizza la propria attività, mentre Nardini riferisce, nell'interrogatorio del 30.01.96, genericamente di una attività effettuata dal personale di Borgo Piave; circostanza smentita dalla documentazione sequestrata all'ITAV nel febbraio 96, quando verranno rinvenuti due appunti datati 21 e 28.11.90 dai quali si evince una dettagliata analisi dell'ITAV, che non verrà riportata sugli elaborati finali trasmessi alla Commissione Stragi; appunti diretti all'attenzione del generale Blandini, a lui consegnati e dei quali certamente venne a conoscenza lo stesso Nardini.

Nelle riunioni dei generali di Squadra Aerea sotto la gestione di Nardini, l'evento di Ustica è notevolmente preso in considerazione e trattato rispetto a quelle indette dai suoi predecessori, con particolare riguardo agli attacchi che provenivano dalla stampa e "l'umore" generale del personale che auspicava reazioni agli attacchi.

Tra l'89 e il 90 era emerso sui media un possibile collegamento fra il trattato di neutralità di Malta, che vedeva come maggiore interlocutore l'Italia, e i fatti di Ustica. L'on.le Zamberletti ne aveva parlato con Stelio Nardini, allora Consigliere del Presidente della Repubblica Cossiga, ricevendone però una risposta tranquillizzante; non si trattava di una esplosione, ma di un cedimento strutturale, causato dai danni che l'aereo aveva riportato alcuni anni prima in un incidente (v. esame Zamberletti Giuseppe, GI 02.11.95). Il punto singolare di questa vicenda è che Nardini

annota nella sua agenda, nella pagina del 4 marzo 92, a seguito di colloquio con Zamberletti, “bomba nella toilette posteriore destra”.

Zamberletti afferma che gli aspetti tecnici sulle cause della perdita del DC9 li aveva appresi dai colloqui con il consulente tecnico, Bazzocchi. Questi, però, nel marzo 92 non aveva assunto ancora tale incarico e, del resto, aveva sempre sostenuto - almeno negli elaborati consegnati all'Ufficio - un'ipotesi di diversa collocazione dell'ordigno. Secondo Zamberletti i colloqui con Bazzocchi risalivano a prima del 92 ed egli aveva a mano a mano - ma sempre in quell'anno - modificato la sua convinzione, sulla base dei reperti recuperati.

Ora è davvero frutto di un prognostico stupefacente che già il 4 marzo 92 nel colloquio tra Nardini e Zamberletti vi potesse esser una tale precisione. Infatti a rileggere i verbali delle operazioni peritali e i documenti redatti dai periti e dai consulenti tecnici, risulta che l'indicazione di una esplosione nel vano toilette emerse solo più tardi; ancora nell'aprile 92 infatti si lavorava sulla localizzazione dell'ordigno nella cabina passeggeri, in corrispondenza della zona ove era stato notato l'effetto di quilting. I consulenti della parte imputata e Bazzocchi in particolare, poi, per lungo tempo avevano presunto una esplosione nel vano bagagli posteriore.

Nardini sostiene che fu Zamberletti a parlargli della possibilità che la caduta del DC9 fosse stata causata da una bomba nel locale suddetto, ma non è stato in grado di chiarire in quale contesto avvenne questa confidenza e quali fossero le fonti del parlamentare. Certo è che l'annotazione è riportata in un contesto di altre annotazioni che dimostrano un interessamento diretto e continuo del generale Nardini, il quale ha contatti con i consulenti di parte e sembra coordinarne le attività e le conclusioni.

Tuttavia rileggendo le dichiarazioni dell'on.le Zamberletti, emerge che Bazzocchi aveva progressivamente ristretto nel tempo l'area di possibile collocazione della bomba, già prima del 92, nel bagagliaio anche se si convinse definitivamente tra il 92 e il 94. “...La condizione (rectius: la relazione; nde) tecnica me la fa Bazzocchi prima del 92, anche se poi si aggiungono ancora elementi, credo tra il 92 e il 94, perché dopo il 92 c'è il famoso ritrovamento delle parti... ecco nel 92 c'è la seconda campagna estiva che ritrova scaletta e portellone a 10km ... Bazzocchi, quindi prima del 92, mi dice “guardi che mancano queste cose, sono parti significative dell'aereo”. Lo sportellone interno posteriore di coda, la paratia di coda e la scaletta sono cose rilevanti...” (v. esame Zamberletti Giuseppe, GI 02.11.95).

Relativamente alla annotazione che compare nell'agenda di Nardini in data 04.03.92, Zamberletti chiarisce che l'indicazione “bomba nella toilette

posteriore destra” nasce dal suo convincimento che le toilette posteriori del velivolo fossero due e non una soltanto “...questa cosa della toilette posteriore destra nasce in me, anche se contestata da Bazzocchi, che sosteneva invece sempre il bagagliaio, sulla base di un ragionamento logico che era quello relativo al ritardo dell'aereo e al fatto che la bomba doveva essere nella carlinga... l'idea della toilette è venuta a me... si trattava di una ipotesi che dicevo a tutti...”; Zamberletti ha infine dichiarato che lo scambio di ipotesi con Bazzocchi ebbe luogo prima che questi assumesse l'incarico di perito di parte, prima dell'inizio dell'89.

Deve però rammentarsi che l'ing. Bazzocchi assunse l'incarico di consulente di parte imputata il 17.02.92; infatti nella riunione peritale a cui partecipa, che si è tenuta il 24.02.92 presso l'hangar di Pratica di Mare, presenti i periti di ufficio prof. Brandimarte e ing. Ibisch e Kolla, nonché i consulenti di parte Ugolini, Cinti, Vadamchino e Cardinali, fa presente che mancano la scaletta posteriore di accesso che appare strappata; la paratia posteriore di pressurizzazione della cabina con la portiera pressurizzata per l'accesso e la discesa dei passeggeri; e completamente le strutture delle toilettes e delle scaffalature per bagagli leggeri.

Ritornando alle agende di Nardini, in quella del 91 risultano numerose annotazioni ove compaiono i nominativi di alcuni periti e consulenti di parte. Il generale Nardini ha affermato che si trattava di appunti su quanto Bazzocchi o Di Marco gli riferivano; va precisato che si tratta di annotazioni sullo stato delle perizie. Avevano destato particolare attenzione le annotazioni ove si faceva riferimento a tale prof. Santini che veniva contattato direttamente dal Nardini; tuttavia nell'interrogatorio del febbraio 96, a precisa contestazione, il generale riferiva che il prof. Santini poteva identificarsi con il cardio-chirurgo che aveva operato la moglie, e a tal fine produceva documentazione fiscale.

A proposito della documentazione riguardante i “Quesiti a chiarimento”, rinvenuta nel corso della perquisizione, ha dichiarato di aver ricevuto quegli atti processuali dal Di Marco; le ragioni di tale invio vengono ricondotte dal Nardini ad un personale arricchimento di nozioni tecniche e non ad un costante aggiornamento sulla evoluzione dell'inchiesta. Si riporta qui di seguito una delle annotazioni relative al Di Marco che fa riferimento anche a periti ed ausiliari d'ufficio: “02.08.91 - Di Marco: su “gua” chiusura ferie settembre; ausiliario Saverione; perizie foniche chiuse; e Blasi? Recupero reperti entro 10 ottobre (oltre 6 nuovi 7 miliardi) forse entro il 20 settembre recupero - simulazione perito inglese: la fusoliera è altrove. Castellani: non c'è (inc.) - Picardi: esperto radar (inc.) - Di Natale:

fatto (inc.) dati su comportamento radar Marconi; Salvi: (inc.)”. Dal quadro generale delle annotazioni emerge che il Di Marco, il quale lo si ricordi era un ingegnere ufficiale AM che aveva assunto il ruolo di consulente di parte imputata, in molte occasioni riferiva costantemente al Nardini di notizie, “confidenze” e impressioni che aveva modo di raccogliere nel corso delle riunioni peritali cui partecipava o fors’anche in altre occasioni, ad ulteriore conferma si cita una annotazione del 07.05.92 ove il Di Marco riferisce “Picardi è aperto alla discussione... studio Pent non vale niente...”.

Con l'avvento del generale Adelchi Pillinini, il 24.03.93, si realizza un progressivo allontanamento di quegli ufficiali, imputati ed indiziati di reato nel procedimento di Ustica, che fino a quel momento, sebbene taluni in congedo, avevano continuato ad avere accesso allo SMA per prendere visione della documentazione relativa al procedimento nel quale erano implicati. Nel febbraio 95 il Capo di Stato Maggiore consegnerà tutta la documentazione giacente presso l'ufficio del Capo di SMA, fino a quel momento mai trasmessa.

5. Le dichiarazioni del generale Arpino alla Commissione Stragi.

Il generale Arpino, da ultimo sentito dalla Commissione Stragi in data 13 novembre 98, ha riconosciuto con amarezza, dopo essere venuto a conoscenza delle molteplici critiche formulate nella requisitoria a carico di comportamenti di militari dell’AM, che anche a seguito delle sue direttive vi erano state appartenenti alla Forza Armata che non avevano risposto “con la vivacità di memoria e la franchezza che erano state auspiccate”. A ulteriore conferma, dall’interno dell’Arma e dal suo vertice, di quanto emerso in tanti anni di istruttoria, durante i quali a fronte di migliaia di testi chiusi a riccio a tal punto da rendere ridicole le loro deposizioni, solo alcuni, non più delle dita di una mano, si sono aperti e hanno testimoniato con precisa memoria e franchezza.

Ha riconosciuto altra rilevante circostanza emersa a seguito di lunghe ricerche istruttorie e cioè che le esercitazioni di Aeronautiche diverse dalla nostra avvenivano nel Tirreno – peraltro su acque internazionali – senza alcuna notifica alle Autorità nazionali nelle cui FIR quell’area ricadeva e passavano diverse aerovie civili. “Nessuno di noi avrebbe potuto giurare che il comportamento di un determinato velivolo della Marina americana fosse, in termini di traffico aereo, ortodosso, visto che non avevano alcun

collegamento con il traffico nè noi lo conoscevamo. D'altronde, all'epoca le cose funzionavano così; le esercitazioni della 6^a Flotta non venivano comunicate all'autorità nazionale qualora si fossero svolte al di fuori delle nostre acque territoriali o negli spazi aerei di aree regolamentate dove queste erano consentite fino a determinate quote".

Ha riconosciuto quella cultura all'epoca imperante, quella del segreto NATO, cioè di salvaguardare questo segreto in ogni modo; così come il rapporto tra il 2° Reparto e l'Ambasciata americana, che proprio per effetto di quella cultura del segreto NATO era stato da tutti negato.

Ha ribadito, anche al riguardo della Francia, che la conoscenza di esercitazioni, cui non partecipava l'AM italiana, "era alquanto ridotta". All'epoca del disastro di Ustica la Francia non faceva parte dell'Alleanza Atlantica e indipendentemente dalle connessioni tra i sistemi di Difesa Aerea e da collegamenti radar, le esercitazioni nazionali francesi non erano conosciute. "Già conoscevamo poco della NATO, quella NATO cui noi partecipavamo; a maggior ragione non conoscevamo l'attività francese a meno che non interessasse le nostre acque, il nostro territorio o il nostro spazio aereo". E sempre al riguardo delle attività francesi, in particolare di quella esercitazione che si sarebbe tenuta il 27 giugno tra il tardo pomeriggio e la sera, indicata dal generale Bozzo, Arpino la stima molto credibile, per il periodo le circostanze il tipo di base, non escludendo che ci fosse stata, in quella occasione, un'attività diversa da quella locale.

Ed anche sulla questione del MiG23 il Capo di SMA, all'epoca dell'audizione, dichiara "plausibilissimo" che l'evento sia avvenuto in data diversa da quella ufficiale, per avvantaggiare la conoscenza occidentale o meglio statunitense su quella macchina di produzione sovietica. Ma su questo vale quanto si argomenta in altra parte di questa motivazione al riguardo dell'esemplare, già conosciuto in Occidente; per cui non può essere questa la ragione di tener celata la notizia e nascondere in particolare il rinvenimento ai libici.

Altra questione cui il generale Arpino non sa dare risposta è quella sulla possibilità di input esterno alla Forza Armata – da intendersi questo non solo come proveniente dall'esterno, cioè dagli Stati Uniti, ma anche da un livello superiore nazionale.

Di rilievo invece la precisazione sulle conoscenze del livello politico. Questa autorità, chiaramente afferma Arpino, era ben a conoscenza, cioè informata, dell'impossibilità di controllare alcune aree del traffico aereo statunitense in particolare e alleato in generale.

In conclusione si deve riconoscere che il generale Arpino con queste ammissioni, queste prese di distanza, questi riconoscimenti di colpa, ha

compiuto una scelta tanto lodevole, quanto difficile. Ma si deve anche dire che, pur con tali dichiarazioni, non riferisce quei fatti e circostanze che a rigore dovevano essere nella conoscenza di un ufficiale responsabile di un ganglio essenziale della Forza Armata, quale il COP, la cui istituzione fu, proprio a detta dello stesso Arpino, il primo tentativo di “interferenza” sotto il profilo operativo nella catena NATO.

6. Conclusioni sulle articolazioni AM coinvolte e in genere sulla Forza Armata.

A conclusione di questa parte su quelle articolazioni dell'AM, che hanno seguito o comunque si sono interessate al disastro di Ustica, può affermarsi che quanto è emerso non necessita di osservazioni. Tutte queste articolazioni hanno mostrato un atteggiamento comune, dettato sicuramente dall'intento di allontanare dall'Arma qualsiasi responsabilità. Tale atteggiamento si è estrinsecato in fortissima resistenza – e in alcuni casi dinieghi – nella consegna di materiali e documentazioni necessari all'inchiesta; nella formulazione di analisi inquinate da finalità di parte; nella chiusura sulla partecipazione al patrimonio, di cui solo la F.A. era in possesso, delle conoscenze specifiche nelle materie radaristiche ed aeronautiche in genere; nelle condotte di quasi tutti coloro che sono stati esaminati od interrogati; nella prossimità e negli aiuti – in particolare mediante consulenti di parte dell'Arma, particolarmente esperti – a tutti coloro che sono divenuti imputati.

Sono state abbracciate le più diverse ipotesi, dal cedimento strutturale all'esplosione interna, al fine di escludere quelle che presupponevano uno “scenario esterno”. E questo è accaduto anche in articolazioni del massimo livello come l'ITAV e i responsabili dello SMA di cui s'è scritto. così da ricavarne che questa fosse quasi la linea ufficiale dell'Arma.

Emblematica da questo punto di vista la posizione del generale Nardini. Egli si è sempre particolarmente “interessato” alla vicenda di Ustica anche quando, con ogni probabilità, non ne aveva alcuna veste, cioè quando era Consigliere Militare alla Presidenza della Repubblica. Allorché assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore nel 90 l'“interessamento” diviene ancora più forte. Mentre da un lato si proclama ogni più aperta collaborazione con l'AG, dall'altro si segue con continui contatti con i consulenti di parte - ufficiali dell'AM nominati da imputati dell'AM - lo svolgimento delle perizie, di quella perizia tecnico-scientifica cioè da cui

dipendono le risposte ai quesiti sulle cause del disastro. Con informazioni che riguardano periti dell'Ufficio e consulenti di parte civile. Addirittura si consente agli imputati di accedere nei locali del Palazzo dell'Aeronautica per consultare documentazione d'interesse.

Da ultimo deve affermarsi che nonostante la sua mole e la vastità delle indagini, questa inchiesta resta un procedimento penale e quindi ha come fine l'accertamento di responsabilità personali. Certo nel corso di essa sono emerse anche responsabilità di altra specie su cui altri giudici dovranno pronunciarsi; di gruppi, di organi, di cordate con presenze in più istituzioni e con ogni probabilità anche fuori dal Paese. Questo però non significa, nè può essere interpretato come inchiesta sull'Arma Aeronautica nè altra Arma o istituzione. Anche se tutti coloro che hanno attraversato l'inchiesta hanno mostrato quasi sempre analoghi comportamenti di chiusura specialmente nei livelli più alti, l'AM e le altre istituzioni sono composte da migliaia e migliaia di persone, che non si sono mai proposte di osteggiare le indagini, hanno sofferto per il sospetto diffuso sul proprio servizio e gli attacchi ai propri valori e si sono augurate che si giungesse alla verità. Questi sentimenti hanno preso quota in particolare negli ultimi anni e sono stati percepiti anche dai nuovi Stati Maggiori, che hanno preso le distanze dalle direttive e dallo spirito di quelle gerarchie in carica al tempo dei fatti e a seguire per anni.

In conseguenza dei fatti e dell'inchiesta, è ovvio, l'Arma ha subito danni enormi. Ha perduto in credibilità, peso ed incarichi, ed anche in finanziamenti. Al punto che gli effetti tuttora di sentono proprio in occasione di impegni bellici quali quelli odierni. Ma di questi effetti non si può, come si tenta con infido quanto maldestro proposito, far ricadere la responsabilità sugli inquirenti e sulla durata dell'inchiesta. Questa è dipesa soltanto dalle chiusure e dagli inquinamenti degli inquisiti e da una ristretta cerchia di testi, che teneva loro bordone, a far tempo sin dai primi passi dell'istruttoria, per allontanare od ostacolare ogni comprensione dei fatti. Durata dell'inchiesta che non ha impedito che essa giungesse a risultati notevoli e attingesse verità di valore.

Certo, sovente nell'inchiesta è stato usato il termine AM. Ma il suo uso, il più delle volte, è una chiara sineddoche. Non ci si riferisce, è ovvio, all'Arma nel suo complesso o nella sua storia. Ma ai suoi vertici ed ambienti collegati in determinati periodi – anche se lunghi in proporzione all'ancor giovane età dell'Aeronautica. Arma, che nonostante la sua breve storia e il macigno della vicenda di Ustica ha tanto dato – a parte i primati prebellici –

e sta dando in questa era democratica; da Kindu alla guerra d'Iraq a quella di pochi giorni orsono nei Balcani.

* * * * *

Capitolo XII

Gli altri Stati Maggiori.

1. Lo Stato Maggiore dell'Esercito.

Lo Stato Maggiore dell'Esercito al tempo in cui si svolsero i fatti di cui è processo era comandato dal generale C.A. Eugenio Rambaldi. Non risulta alcuna attivazione della Forza Armata per effetto dell'evento. L'Esercito, invece, contribuisce con mezzi e uomini alla predisposizione di servizi di vigilanza al relitto del MiG libico caduto sulla Sila, di cui si tratterà più diffusamente infra. Va rilevato, tuttavia, che nell'81 lo SME veniva attivato dal Ministero della Difesa, a seguito della richiesta di risarcimento danni e di riconoscimento di responsabilità dei Ministeri della Difesa, dell'Interno e dei Trasporti avanzata dalla società Itavia. Lo SME, nell'occasione, precisava che “a. l'artiglieria c/a, unica arma dell'Esercito che dispone di missili potenzialmente in grado di causare l'incidente: effettua i propri lanci addestrativi da Capo S. Lorenzo, poligono a mare del Poligono Interforze di Salto di Quirra (Sardegna centro-orientale); potrebbe effettuare lanci operativi reali dai siti di dislocazione dei missili (situati nell'Italia nord-orientale); b. il giorno 27.06.80 non è stato effettuato alcun lancio, né addestrativo, né operativo, reale e neanche accidentale; c. in ogni caso la distanza del luogo dell'incidente dalle basi di dislocazione dei missili (addestrative e operative) è tale da far escludere categoricamente la possibilità di qualsiasi collisione fra il velivolo ed un missile dell'artiglieria c/a.” (v. missiva SME del 28.05.81). L'attività svolta dallo SME è

sintetizzata nella relazione Pratis che è bene riportare integralmente: “Le unità dell’Esercito, nell’attuazione dei loro normali cicli addestrativi, non interessavano l’area del Tirreno meridionale. Nei poligoni dell’Esercito: Piazza Armerina (Sicilia), Torre Nebbia e Torre Veneri (Puglia), Persano (Campania), Capo Teulada (Sardegna), Monte Romano (Lazio) Monte Ruzza e Monte Sirene (Abruzzo), si svolgono, quando programmati, tiri con armi individuali, di reparto, artiglierie, con portata massima rispettivamente di km 1,3,20. I missili dell’Esercito Hawk (arma SA) e Lance (arma S.S.) che hanno gittata massima rispettivamente di km 40 e 110 vengono lanciati solo nel poligono di Salto di Quirra. La gittata del Lance è molto inferiore alla distanza del luogo dell’incidente da Salto di Quirra. Il giorno 27.06.80 non si sono fatti lanci di missili. I reparti armati di missili Hawk e Lance sono di stanza in Veneto”.

Queste sono le risposte che nel tempo risultano fornite. Nel corso dell’istruttoria, tuttavia, emergerà che tra l’88 e l’89 il generale Goffredo Canino, che a quel tempo rivestiva la carica di comandante della Regione militare toско-emiliana, aveva disposto un esperimento sulla carcassa della carlinga di un aereo, applicandovi all’esterno una carica di esplosivo. Dall’esame della relativa documentazione è stato possibile accertare che scopo della prova di scoppio definita “studio” era quello di “verificare la possibilità di realizzare e porre in opera, un ordigno esplosivo da applicarsi all’esterno di un velivolo DC9, prevedendone il brillamento ad una quota di 27.000fts, dopo un determinato tempo, causando l’interruzione delle comunicazioni e l’abbattimento del velivolo”. La carica esplosiva utilizzata per la sperimentazione veniva individuata in considerazione di quattro fattori: la possibilità di brillare a temperature tra i -30° e -40°; una maggiore pressione specifica (forza dell’esplosivo) per consentire l’utilizzo di una quantità limitata di esplosivo; una temperatura dell’esplosione alta così da sopperire alle basse temperature esterne; plasticità dell’esplosivo al fine di facilitare la preparazione dell’ordigno. Tenuto conto di ciò l’esplosivo più adatto allo scopo veniva individuato nel TNT in ragione dell’assoluta inalterabilità alle basse temperature; della possibilità di modellare la carica avendo la certezza dell’omogeneità interna della stessa; della forza di 8200 kg/cm² inferiore a quello dello NSP/72, ma quasi totalmente compensata dalla maggiore densità di caricamento; infine della temperatura di esplosione di 3.000° C da ritenersi ampiamente sufficiente.

Dopo avere individuato i sistemi di accensione (cronobarometrico), di alimentazione (batterie al nichel-cadmio), di innesco (2 detonatori) e di fissaggio (Loctite 330/738), la relazione così conclude: “Da quanto precede si è del parere che è possibile realizzare, porre in opera e far brillare ad un

determinato momento un ordigno esplosivo posto a contatto della fusoliera esterna di un velivolo DC9. Verosimilmente l'esplosione di un ordigno di kg 2 di TNT posizionato sul lato destro, (viene scelto questo lato per evitare che personale di bordo o passeggeri utilizzando per salire a bordo la scaletta che si trova sul lato sinistro, possa notare accidentalmente l'ordigno) della fusoliera dell'aeromobile in volo alla quota di 27.000fts., causerebbe danni a personale, strutture ed apparecchiature, tali da causare l'interruzione delle comunicazioni e l'abbattimento del velivolo. E' inoltre logico ritenere che la rapida espulsione dell'aria di pressurizzazione all'esterno del velivolo, attraverso la breccia provocata dall'esplosione possa provocare una considerevole piegatura verso l'esterno dei lembi della stessa, strutturalmente compromessi dal fenomeno esplosivo. Si conferma la premessa che solo personale particolarmente esperto nel campo degli esplosivi ed a perfetta conoscenza della struttura del velivolo e della dislocazione degli apparati radio, possa essere in grado di realizzare e porre in opera questo tipo di ordigno, con ragionevoli possibilità di successo" (v. provvedimento di sequestro presso lo SME datato 08.07.95).

Il generale Canino ha confermato il compimento di questa prova di scoppio che, secondo quanto da lui affermato, sarebbe nata dall'esigenza di verificare la possibilità che il disastro al DC9 potesse essere stato causato dall'applicazione di una bomba all'esterno del velivolo. Ciò anche in contrapposizione alle voci che cominciavano a circolare insistentemente sull'ipotesi del missile. A tal fine diede incarico al generale Monticoni, comandante del Battaglione paracadutisti "Col Moschin", che eseguì l'esperimento nel poligono militare di Livorno. I risultati della prova furono poi resi noti al generale Nardini nel corso di una riunione del Comitato dei Capi di Stato Maggiore. Aggiunge anche di aver fatto leggere il documento al generale Meloni. Esclude invece di averlo consegnato al generale Tascio. Precisa che l'esperimento non venne formalizzato in quanto una sua intromissione nella vicenda poteva essere strumentalizzata e far pensare ad un depistaggio (v. esame Canino Goffredo, GI 02.11.95).

Va rilevato che il generale Tascio nel corso della conversazione telefonica con il generale Bartolucci dell'11 febbraio 93 riferisce di aver fatto visita a Canino e Corcione. Il generale Canino, afferma Tascio, gli mostrò "uno studio, che aveva fatto vedere a Pisano e che io non avevo inteso nominare, a dire il vero, e lui dice di averlo anche dato a Nardini. Precisa anche che Canino gli disse di aver fatto l'esperimento a seguito delle notizie stampa che riferivano di una esplosione provocata dall'esplosivo TNT di un missile. Su questo punto Tascio testualmente afferma: "Allora lui proprio per dimostrare l'infondatezza di questo assunto, fece questo studio

per dire, poteva anche essere un ordigno messo da sopra con un dispositivo cronobarometrico che lui aveva fatto realizzare” (v. rapporto Digos, 12.02.93).

Anche per quanto riguarda il SIOS/E si può affermare che non risulta alcuna attivazione né d’iniziativa, né su richiesta. E’ lo stesso generale Benito Gavazza, nel 1980 responsabile del SIOS/E, che riferisce di non essere stato attivato e che non v’era alcun obbligo in tal senso. Precisa che ci fu soltanto un’attivazione a distanza di tempo da parte del SIOS-Aeronautica che chiese informazioni sul reperto rinvenuto presso Messina. Reperto, continua l’ufficiale, esaminato da un Centro specializzato dell’Esercito che stabilì non trattarsi di parte di elicottero (v. audizione Gavazza Benito, Commissione Stragi 20.07.89). L’attivazione cui si riferisce il generale Gavazza concerne il relitto rinvenuto ad Acquedolci, le cui fotografie risultano inviate al SIOS/E con missiva del 7 ottobre 80, con la richiesta di fornire indicazioni sulla possibilità che il rottame fosse di provenienza dell’Esercito. Il SIOS/E con missiva del 17 novembre successivo precisava che il rottame non apparteneva a particolari di aeromobili dell’ALE.

2. Lo Stato Maggiore della Marina.

La Marina Militare ha avuto un ruolo nelle vicende relative alla caduta del DC9 soltanto nelle prime ore e nei giorni immediatamente successivi all’evento nelle operazioni di ricerche e soccorso. Più di una sono state però le richieste nel corso dell’istruttoria da parte dell’AG di notizie e pareri. In primo luogo su esercitazioni navali svoltesi nel giugno 80. In effetti in quel tempo si svolsero alcune esercitazioni navali, tra le quali la “Tridente” nello Ionio meridionale dal 16 al 21, programmata e diretta da Comedcent e Cincnav. A tale esercitazione parteciparono unità navali nazionali, tra cui la Vittorio Veneto, la Doria, l’Alpino, e mezzi aerei dell’AM, nonché unità navali estere, come la USS Saratoga, portaerei, e la USS Dahlgren, cacciatorpediniere.

Nello stesso periodo, oltre ad esercitazioni in mare aperto, si tennero anche operazioni presso i poligoni di Salto di Quirra e Capo Teulada; rispettivamente: - nel primo poligono, con attività di lancio missili nei giorni 23 e 24 da parte delle unità Veneto, Doria, Impavido, Ardito, Lupo; - nel secondo poligono, con attività di cannoneggiamento contro la costa nella

notte tra il 26 e 27 da parte delle unità italiane tra cui l'Impavido, Ardito, Audace, Impetuoso, Indomito e le francesi Guepratte e Drogou. Queste operazioni ebbero termine nella prima mattinata del 27 giugno (v. acquisizione dell'11.07.91 presso lo Stato Maggiore Difesa).

Alla Marina furono anche richieste informazioni sulla possibilità di recupero del relitto del DC9. Nel contenuto di una nota della MM, realizzata in risposta ad un'interpellanza parlamentare, si è rilevato che nell'81, due ufficiali della MM, dei quali non venivano citati i nomi, avevano partecipato in qualità di consulenti, ai lavori di una Commissione volta ad esaminare la fattibilità delle operazioni di recupero del relitto del DC9. Dall'esame emerse che la MM non disponeva di navi idonee a tale tipo di operazioni. Ad analogo risultato la MM pervenne nell'86 quando, riesaminando il problema, in seguito alla richiesta di questo GI, confermò l'inadeguatezza dei mezzi in dotazione alle Forze Armate nazionali.

Sulla base delle sue competenze alla Marina fu anche richiesto di riferire sulla posizione nel Mediterraneo di navi sia italiane che straniere. Il SIOS/M, diretto nell'80 dall'ammiraglio Geraci, tra i propri compiti annoverava anche quello di seguire quotidianamente tutte le attività delle Forze aeronavali del Patto di Varsavia e dei Paesi rivieraschi potenzialmente ostili. A tal fine, il SIOS/M realizzava delle cartine su cui erano riportate le posizioni occupate sia dai mezzi di superficie (con validità all'incirca del 95%) che da quelli subacquei. La documentazione relativa a tali attività, redatta per i giorni 26 e 27.06.80 fu, secondo quanto dichiarato dall'ammiraglio Geraci, messa a disposizione di tutti gli enti che ne fecero richiesta.

Il S.I.S.MI richiese in data 01.09.86 notizie relative alla posizione occupata, nel giorno 27.06.80, dalle unità navali delle MM italiane, statunitensi, francesi e sovietiche; il SIOS/M rispose il giorno 06.09.86. Una analoga richiesta venne rinnovata dallo stesso Ente probabilmente nell'89, poiché il SIOS/M rispose in data 17.10.89 fornendo le stesse notizie.

Dal documento della Marina di cui sopra si rileva la posizione delle unità navali nazionali più significative del 27 giugno 80 così come segue:

Nave	Località
V.Veneto	Porto La Spezia
Doria	Porto Cagliari
Duilio	Porto Taranto
Ardito	Navigazione da Capo Teulada (Sardegna) a Malaga (Baleari)

Audace
 Impavido
 Intrepido
 Lupo
 Orsa
 Perseo
 Sagittario

Porto Cagliari
 Porto Cagliari
 Porto Taranto
 Porto La Spezia
 Porto Napoli
 Porto Siracusa
 Porto Taranto

Nello stesso elaborato è riportata anche la presenza delle unità navali sovietiche tra il 27 e il 28 giugno 80. Dopo aver premesso che tra il 27 ed il 28 giugno non sono stati effettuati comunque movimenti da parte delle unità del Sovmedron presenti nel Mediterraneo centrale che avessero potuto interessare in qualche modo il Basso Tirreno, fornisce l'elenco delle unità navali sovietiche nel Mediterraneo il 28.06.80: "Nessuna attività particolare. La AGI-GS 239, di cui mancano precise informazioni è probabilmente impegnata nella sorveglianza della LPH Guadalcanal nella zona di Capo Gata al largo delle coste spagnole. Nel Mediterraneo occidentale sono tuttora in atto le operazioni relative all'avvicendamento della componente anfibia. Il Polnocny 385 continua il trasferimento verso il mar Nero, mentre i due sostituti (LSA 384 e 371 Polnocny) proseguono la navigazione verso la zona di Cipro. L'AGI VAL e l'AGS Chelenken, proseguendo le rispettive attività, si sono spostate ultimamente verso la zona compresa tra Tel Aviv e Porto Said. Dai Dardanelli è ritornata stamane in Mediterraneo la Amo Sumy. La permanenza in mar Nero della cisterna, che lavora alle dipendenze del Comsovmedron, è durata all'incirca 10 giorni durante i quali ha probabilmente ripristinato il carico di combustibile e di materiali destinati alle unità combattenti e sommergibili del Sovmedron."

Questa la situazione completa delle unità sovietiche nel Mediterraneo al 28.06.80.

AGI GS 239	AT 280800Z	N-W Orano Attività sorveglianza LPH Guadalcanal
AR PM 9	AT 280800Z	Biserta
DDA 716 Kashin, DD 527 Kotlin Mod, PROB. 1 SS		Porto a Tunisi
FS 833 Petya, AK Onda, AOR Sventa, AMO Gelenazhik, ASR SS 21, 1 SSK Foxtrot, 1 SSG Classe Juliet	AT 280700	Ad Hammamet

FS 824 Mirka	AT 270700Z	Ormeggiata boa in 3625N1140E
AEM 686 Lama	AT 280700Z	A Cerigo
TMGS Vodyanitskiy	AT 280800Z	Area Atene
AF Mius	AT 280600Z	Golfo di Bomba
DDM 706 Kashin Mod, FF 855 Riga, AEM Vilyuy	AT 280200Z	At Golfo Sollum
LSM 371, 384 Polnocny LSM 385 Polnocny	AT 280600Z	Area Syros S.B. 3900N2530E N.B.
AMO Sumy	AT 280800Z	Egeo Meridionale-proveniente Mar Nero
AGI VAL	AT 280600Z	3240N3320E Attività SIGINT
AWW Manich	AT 280100Z	Area Sud Cipro
AS 940 Don, MSF 902 Natya, MSF 911 Natya	AT 280100	Nord Est Cipro
AGS Cheleken	AT 280600Z	3130N3400E
YO Toplivo, YF 05-16, AR PM-138, YDT VM-125, ATA MB-30, 1 SS Foxtrot	AT 280800Z	Tartus

Le informazioni relative alla posizione di navi straniere all'interno del Mediterraneo, fornite al S.I.S.MI nell'86, non vennero comunicate a questo inquirente nonostante vi fosse stata esplicita richiesta il 6.12.86. Nella risposta a tale richiesta, lo SMM riferiva che "le unità militari non sono tenute a dare comunicazioni dei loro movimenti in mare e ... non esiste agli atti dello SMM alcun documento ufficiale che permetta di comprovare od escludere la presenza di tali unità ... notizie ufficiali sulla dislocazione o sulle attività delle navi militari straniere potrebbero essere fornite soltanto dalle rispettive autorità navali nazionali". Nella medesima nota, il Capo di Stato Maggiore, in seguito alla consultazione del riepilogo del 27 giugno redatto dal SIOS/M (che non veniva allegato in quanto classificato), rilevava e comunicava, che oltre alla USS Saratoga, che si trovava a Napoli, non risultavano presenti nel Tirreno meridionale altre unità militari straniere.

Sulla posizione delle unità statunitensi e francesi si rimanda ai rispettivi capitoli.

Altre vicende hanno coinvolto militari della MM.

In primo luogo quelle relative a tal Guicciardini Antonio. Costui sottufficiale della Marina, in servizio nell'80 presso il Comando Marina di Brindisi, ha riferito che il giorno 18.07.80 verso le ore 11.00-11.30, durante un periodo di vacanza nella località di Montescuro (CS), mentre era intento ad osservare il panorama con un binocolo, vide sfrecciare davanti a sé, a bassa quota, un velivolo di colore chiaro, senza tuttavia udirne il rumore del motore.

Due o tre giorni dopo l'accaduto venne convocato dal suo superiore, il capitano di Fregata Lega Gaetano, vice comandante del Comando Marina di Brindisi, il quale lo mise in contatto telefonico con un ufficiale del SIOS/M, non meglio identificato, che invitò il Guicciardini a riferire la circostanza cui era stato testimone.

Ciò che appare singolare, anche a dire del Guicciardini, è che nel contenuto del fonogramma - "Riservatissimo I/2359" indirizzato a Stataereo datato 23.07.80 - originato dall'episodio cui era stato testimone, la Marina riassumendo l'accaduto, anticipa il fatto di un giorno, indicando il 17 luglio e non il 18 e lo colloca ad un orario diverso, le ore 10-10.15.

Ma su questo fatto più a lungo nel capitolo relativo alla caduta del MiG23.

Poi la vicenda che coinvolse Mazzariol Dario, marinaio di leva.

Nel corso della trasmissione "Telefono giallo" del 6.05.88, intervenne telefonicamente tale "Dario", il quale riferì di aver partecipato ai soccorsi del velivolo Itavia caduto nel Tirreno a bordo di una nave della MM che giunse tra le prime sul luogo del disastro. Nel corso della telefonata proseguì dicendo che circa due ore prima della notizia del disastro, quando ancora la sua unità navale era in porto a Napoli, gli addetti alla ricezione messaggi ricevettero un fonogramma con cui si comunicava che una nave americana in addestramento aveva lanciato un missile da esercitazione perdendone il controllo.

"Dario" veniva successivamente identificato per Mazzariol Dario, militare di leva in servizio a bordo della fregata Orsa, con il grado di sergente e con mansioni di tecnico elettronico addetto al computer di bordo. Escusso in data 13.11.91 e in data 28.09.93, ha confermato le dichiarazioni telefoniche rese in trasmissione, aggiungendo che aveva appreso del messaggio dai due telegrafisti di turno in sala-radio, anch'essi militari di leva. Inoltre ha aggiunto di aver appreso che il missile, se rinvenuto, doveva essere recuperato. Ha aggiunto anche che nella notte del 27 al momento

dell'uscita in mare della fregata Orsa due fregate americane stavano ormeggiando nel porto partenopeo.

Mazzariol ha sempre riferito l'episodio con notevole precisione, sia nel corso delle escussioni che della telefonata in diretta, ad eccezione della collocazione temporale dell'arrivo del messaggio: nella trascrizione della telefonata dell'88 e nel primo esame testimoniale, a circa due ore prima dell'allertamento; mentre nel secondo esame testimoniale circa due ore dopo.

In merito alla vicenda, sono stati escussi il comandante della Orsa e vari componenti dell'equipaggio in servizio a bordo della nave nell'80; nessuno degli escussi ha ricordato la circostanza menzionata dal Mazzariol. Così come di essa non è emerso alcun riscontro documentale.

Quindi la testimonianza del tenente di vascello Bonifacio, che asserisce di aver visto sul luogo dell'inabissamento del DC9, dopo aver scorto la macchia di cherosene, una massa di colore chiaro con riga al centro. Sulla vicenda già s'è detto nel capitolo relativo agli interventi di ricerca e soccorso operati dalla Marina Militare.

3. Lo Stato Maggiore della Difesa.

Dello Stato Maggiore della Difesa, al tempo in cui si verificò l'incidente, era capo l'ammiraglio di Squadra Giovanni Torrisi che ne mantenne l'incarico fino al settembre 81.

L'ammiraglio, deceduto l'11 agosto 92, nel corso della audizione del 23.11.89 alla Commissione Parlamentare sulle Stragi, dichiarava che la tragedia di Ustica “non ebbe grosse ripercussioni nell'ambito delle Forze Armate perchè tra le prime voci, quella più generale era quella del cedimento strutturale”. Riferiva, inoltre, che l'unica azione operativa era stata una richiesta del Ministro della Difesa concernente i relitti recuperati in mare non appartenenti al DC9 dell'Itavia. Nell'occasione precisava di non aver ricevuto - a seguito dell'evento - nessuna disposizione dal Ministro della Difesa di “rivoltare” quell'Amministrazione, così come invece aveva riferito lo stesso Ministro a detta Commissione.

In effetti dalla documentazione acquisita dallo Stato Maggiore della Difesa non si rileva, nel periodo successivo all'incidente, alcun particolare dinamismo. L'incidente al DC9 dell'Itavia, eccetto la richiesta del Ministro della Difesa sui materiali recuperati in mare non pertinenti al DC9, non attirò l'attenzione dello Stato Maggiore della Difesa. Il ruolo di questo Stato

Maggiore consistette soprattutto nella ricezione di valutazioni dello Stato Maggiore dell'Aeronautica (vedi la missiva del 20 dicembre 80 a firma del Sottocapo di Stato Maggiore dell'AM, Ferri, in cui si suggeriva alla Difesa “qualora fosse chiamata a fornire elementi o chiarimenti di qualsiasi genere di attenersi strettamente ai fatti accertati, divulgando al massimo quanto riportato nel documento”) e delle risposte che venivano fornite alle interrogazioni e interpellanze parlamentari sulla vicenda.

Relativamente alla missiva dello Stato Maggiore dell'Aeronautica del 20 dicembre 80 va sottolineato che non ne è stato rinvenuto tra le carte esibite dallo Stato Maggiore della Difesa l'esemplare in originale, ma soltanto fotocopie pervenute a quell'organo attraverso lo SMA. La richiesta del documento pertanto ha formato oggetto di specifico provvedimento di esibizione, a seguito del quale lo Stato Maggiore della Difesa, con missiva del 21.10.91, comunicava che il documento non era disponibile in quanto tutta la documentazione relativa al caso Ustica era già stata consegnata a questa AG, e che documentazione, sempre relativa al caso Ustica, era già stata trasmessa a suo tempo, con missiva del 9.12.88 al Gabinetto della Difesa. Questa affermazione però non ha trovato alcuna conferma in quanto nella documentazione trasmessa a questo GI sono state rilevate soltanto fotocopie del documento, mentre in quella trasmessa dallo SMD al Gabinetto del Ministro, il documento in questione trovava riscontro soltanto nell'elenco dei documenti trasmessi dallo SMA, mentre non ne trovava nell'elenco degli atti dello SMD.

Si deve peraltro porre in evidenza che dalla documentazione acquisita al S.I.S.MI emergeva ulteriori documenti relativi all'evento che avrebbero dovuto esser custoditi anche agli atti dello SMD. Infatti il 19 dicembre 80 (in pieno periodo in cui la stampa aveva amplificato le dichiarazioni del Ministro dei Trasporti Formica rese al Parlamento relative alla ipotesi del missile) il colonnello D'Eliseo, Capo Ufficio del Direttore del S.I.S.MI, aveva trasmesso all'ammiraglio Pescatori dello Stato Maggiore della Difesa alcuni documenti interni del Servizio relativi all'incidente dell'aereo Itavia, in cui veniva sottolineata l'ipotesi del cedimento strutturale del velivolo. Anche questa documentazione non ha trovato alcun riscontro agli atti dello SMD. Invece la documentazione è stata rinvenuta in fotocopia nel corso della perquisizione agli eredi dell'ammiraglio Torrisi, allegata ad un biglietto a firma dell'ammiraglio Mariani, capo Ufficio del Capo di SMD, in cui il medesimo osservava - dopo aver premesso che “nel grande mare delle carte che i vari Enti hanno fatto pervenire alla Commissione, vi è anche questo fascicolo che risulta consegnato dal S.I.S.MI a ammiraglio Pescatori” - che allo SMD non vi è traccia della documentazione.

L'attività dello Stato Maggiore della Difesa in direzione dell'evento risulta riepilogata in un "appunto" dello stesso SMD. Attività, questa, che veniva fatta risalire al giugno dell'88, quando lo SMA aveva trasmesso ad esso SMD un documento dell'Ufficio Gabinetto della Difesa, con la richiesta di informazioni da parte del giudice Istruttore, in cui si prospettava l'opportunità che lo SMD procedesse ad acquisire gli elementi di richiesta delle tre Forze Armate e degli enti NATO. La richiesta del GI era diretta al Presidente del Consiglio e concerneva, tra l'altro, eventuali conoscenze di notizie sulle cause che produssero l'accadimento al DC9 dell'Itavia e su esercitazioni militari nazionali o internazionali marittime, terrestri o aeree in atto al momento dell'incidente ed in un raggio di 500 miglia da esso. Lo Stato Maggiore della Difesa, sulla base di quanto comunicato dalle tre FF.AA. informava che al momento dell'evento non era in atto alcuna esercitazione interforze nè nazionale nè NATO.

Altre attivazioni dello Stato Maggiore della Difesa emergevano su richieste di questo Ufficio, della Commissione Pratis e della Commissione Parlamentare sulle Stragi. In particolare lo SMD veniva direttamente interessato da questo Ufficio in relazione alla vicenda della caduta del MiG libico a Castelsilano, di cui si farà espresso riferimento nel relativo capitolo.

Altri interventi di coordinamento si rilevano da parte dello Stato Maggiore della Difesa in relazione a richieste concernenti la situazione aeronavale del Mediterraneo, e informazioni sul tipo e caratteristiche dei missili in dotazione all'epoca dei fatti ai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Quel che ha lasciato perplessi è il fatto che in tutta la documentazione trasmessa dallo Stato Maggiore della Difesa nel 91 non si è trovato nessun riferimento documentale all'attività svolta dal Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Torrisi, su esplicita richiesta del Ministro della Difesa, al quale pur riferiva con appunto formale datato 4 luglio 80. Di questo appunto mai nessun riferimento è stato fatto nei documenti dello SMD, nemmeno negli appunti in cui era stata ricostruita - molto più tardi - la cronologia sulle attivazioni dello SMD. L'appunto, acquisito nel 91 dal Gabinetto della Difesa, giungerà dallo SMD soltanto nel 96, a seguito di specifico provvedimento di esibizione di questo Ufficio ed in un esemplare in fotocopia. Ancora più singolare il fatto che l'appunto - nella versione acquisita dal Gabinetto della Difesa - è stato rinvenuto presso l'abitazione degli eredi dell'ammiraglio Torrisi e non negli atti dello SMD.

Dell'attività dello Stato Maggiore della Difesa, se di attività si può parlare, cioè dell'organo di coordinamento delle tre Forze Armate, direttamente collegato al Ministro della Difesa, ci si aspettava di certo un'attività e relativa documentazione superiore alla semplice ricezione delle informazioni sull'evento e delle risposte a interrogazioni e interpellanze parlamentari.

Che la perdita di un aereo civile in un primo momento possa essere stata considerata una disgrazia dovuta a cause di ordine tecnico e che quindi non abbia generato interessamento diretto, può anche essere ammesso. Ma che le dichiarazioni del Ministro dei Trasporti Formica al Parlamento, sulla possibilità che l'aereo dell'Itavia fosse stato abbattuto da un missile, non abbiano suscitato in quello Stato Maggiore alcun interesse o reazione e che nemmeno la missiva inviata dallo SMA il 20 dicembre 80 abbia sollevato qualche dubbio sulle motivazioni che avevano indotto la Forza Armata a suggerire il comportamento da assumere in caso che allo SMD venissero richiesti elementi di informazione sull'evento, lascia molti dubbi sulla affidabilità in quel periodo di questo supremo organo di coordinamento e sulle reali attività svolte nei mesi successivi all'evento.

* * * * *

Capitolo XIII
Le Forze di Polizia.

1. L'arma dei Carabinieri.

L'attività svolta dai Comandi dell'Arma in relazione agli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico, nell'80, è stata esperita precipuamente dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo per il disastro del DC9 e dal Comando Gruppo di Catanzaro per la caduta del MiG23 libico.

Alle ore 23.30 del 27 giugno 80, il colonnello Antonio Subranni del Comando Legione Carabinieri di Palermo informava il Magistrato di turno della Procura della Repubblica di Palermo che con il volo DC9 Itavia IH870, decollato da Bologna ad h.20.08L ed in previsto atterraggio a Punta Raisi ad h.21.13L, si erano persi i contatti radio sin dalle h.20.55.

Nel corso della notte il personale in servizio alla centrale operativa dei Carabinieri di Palermo collabora con l'RCC di Martina Franca per fornire assistenza ai velivoli del soccorso.

Dalle conversazioni telefoniche registrate presso l'aeroporto di Napoli Capodichino e il 3° ROC di Martina Franca del 27 giugno, risulta che: - alle ore 23.46 locali, il maresciallo AM Di Micco della sala operativa di Licola comunica al capitano AM Patroni Griffi del SOC di Martina Franca che i Carabinieri di Pozzuoli avevano avuto notizia di un velivolo al largo di Ponza con direzione verso Licola, poi perso di vista. Il fatto sarebbe accaduto intorno alle 20.37 locali.

- Alle h.23.54 locali, il capitano Ciro Esposito dei Carabinieri presso l'aeroporto di Capodichino chiede informazioni, alla torre di controllo, sulla scomparsa del DC9 Itavia in quanto richiestegli dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo.

- Alle h.00.04 locali, il maresciallo AM Sebastiano Malfa dell'aeroporto di Crotone aveva chiesto notizie del DC9 all'RCC di Martina Franca, così come richiestegli dal comandante della Compagnia CC. di Crotone, capitano Vincenzo Inzolia.

V'è poi la vicenda dell'esecuzione da parte dei Carabinieri del noto provvedimento sulle registrazioni delle intercettazioni radar emesso dalla Procura di Palermo, vicenda su cui già s'è detto nel capitolo dedicato alla 3^a R.A..

In vari episodi di recupero di relitti hanno operato i Carabinieri.

In data 9 luglio 80 viene consegnato alla Squadra di PG di Latina, un frammento di lamiera ripescato al largo di San Felice Circeo il 6 precedente. Il relitto veniva indicato come presumibilmente appartenente al DC9 Itavia. Veniva trasmesso dalla Procura della Repubblica di Latina a quella di Roma il 19 luglio 80. E da questa consegnato alla Commissione Luzzatti nella

persona del membro Antonini, il 10 settembre dello stesso anno.

In data 2 agosto 80, viene segnalato da alcuni bagnanti, sulla spiaggia di Baia Domizia, la presenza di un relitto apparentemente di aereosabotaggio. L'oggetto viene prelevato dai CC. della locale Stazione e in data 15 agosto consegnato al direttore dell'aeroporto di Napoli Capodichino, dr. Carignano. Da Capodichino è stato trasferito insieme agli altri reperti a Pratica di Mare e tenuto presente dai periti.

In data 20 settembre 80, sabato, alle ore 12.00, la Procura della Repubblica di Palermo, trasmette un messaggio telex al Comando Stazione Carabinieri di Acquadolci per l'esecuzione di un provvedimento di sequestro emesso dal sostituto Guarino, concernente un relitto rinvenuto e consegnato al comando Arma il 18 settembre. Lo stesso messaggio veniva trasmesso, alle ore 14.00 dello stesso giorno, anche al comando Compagnia di Mistretta. Nel telex veniva disposto, altresì, che il reperto dovesse essere trasportato all'aeroporto di Boccadifalco con la massima urgenza. In effetti il 22 successivo, lunedì, il reperto veniva consegnato all'aeroporto di Palermo-Boccadifalco dai CC. di Acquadolci.

In data 23 dicembre 80, personale del posto fisso Carabinieri di Boccadifalco presenziava al carico su un velivolo G222 dei reperti che dovevano essere trasportati dall'aeroporto palermitano a Ciampino. Al suo arrivo, a Ciampino, il personale dell'Arma del Comando Compagnia presso l'aeroporto controllava le operazioni di scarico dei reperti che venivano depositati in un hangar. Su questo argomento già s'è detto e ai relativi capitoli si rinvia.

Su due di queste vicende di quei primi mesi dell'inchiesta permangono forti perplessità sugli operanti di PG. La prima è quella relativa all'esecuzione del decreto di acquisizione del 5 luglio 80 emesso dall'AG di Palermo e consegnato al Comando Gruppo Carabinieri di Palermo. Non è inutile riportare l'iter del decreto attraverso la documentazione sequestrata al Gruppo Carabinieri di Palermo e le dichiarazioni rese dal comandante del Gruppo e del Nucleo Operativo.

Il 5 luglio 80, sabato, al maresciallo dei CC. Carchidi, distaccato presso la Sezione di PG della Procura della Repubblica di Palermo, viene consegnato il decreto di acquisizione emesso lo stesso giorno dal sostituto Guarino. L'oggetto del provvedimento concerne "le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul mar Tirreno tra le ore 20.00 e le 23.15 del 27 giugno 80". Sempre il 5 luglio, il comandante del Gruppo, tenente colonnello Valentini, riferisce al Comando Legione CC. di Palermo del provvedimento emesso ed al punto 3 della lettera precisa:

“riserva di notizie, anche in ordine alle indicazioni, che saranno richieste dal dott. Guarino, circa la delimitazione dell’area e l’indicazione dei radar dei quali acquisire le chieste registrazioni”. Lo stesso giorno di ricezione del provvedimento, il 5 luglio, il Comando Gruppo informa la linea gerarchica, e cioè il Comando Legione, precisando che saranno richiesti all’AG la delimitazione dell’area nonché i radar interessati. Il 7 luglio alle ore 12.30, il tenente colonnello Valentini fa inoltrare un messaggio cifrato a sua firma al Comando della 3^a Regione Aerea di Bari in cui trascrive il decreto emesso il 5 luglio con l’aggiunta della seguente dicitura: “... con particolare riferimento at allineamento Latina-Ponza-Palermo”. Lo stesso messaggio viene trasmesso per conoscenza all’AG di Palermo.

Nella cartella nr.1083 del Comando Gruppo, che raccoglie tutta la corrispondenza inerente sull’incidente, sequestrata in originale il 25 maggio 96, non risultano disposizioni o appunti che giustifichino la frase aggiunta nel telex cifrato del 7 luglio. In proposito il Valentini, all’epoca comandante del Gruppo ha dichiarato nel settembre del 90: “Prima del fonogramma del 7 luglio non ho parlato con nessuno della 3^a Regione Aerea. Per quanto concerne la dizione - allineamento di particolare riferimento Latina-Ponza-Palermo- non posso ricordare da dove sia stata da me tratta. E’ possibile che le cose siano andate nel seguente modo. Nei primi giorni si riteneva molto probabile che l’aereo, al di là della zona di ritrovamento, potesse essere caduto nella tratta di percorrenza Latina-Ponza-Palermo e pertanto si è pensato di dover chiedere le intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Tirreno con particolare riferimento alla tratta di percorrenza. Escludo di aver avuto contatti con ufficiali dell’Aeronautica prima della emissione del fonogramma e nemmeno dopo. Preciso: dopo sono avvenuti tutti per iscritto. Può darsi che la dizione mi sia stata suggerita da qualche mio collaboratore, che ha anche materialmente compilato il messaggio o da altri collaboratori del Nucleo Operativo che assistevano il magistrato”. L’ufficiale in data 21.05.96, in merito alla frase aggiunta ha specificato: “Dopo aver ricevuto la richiesta del magistrato di Palermo ci rivolgemmo subito all’aeroporto di Trapani Birgi; successivamente ci siamo rivolti alla 3^a Regione Aerea. Uno dei primi interrogativi da sciogliere era quello di capire il punto di impatto del velivolo in mare, ciò poteva infatti variare la competenza della Magistratura. La frase della quale mi viene richiesta spiegazione riguarda quanto da me sopra riferito circa l’esigenza di ricercare il punto di impatto sul mare del velivolo”. (v. esame Valentini Francesco, GI 08.09.90).

Nel maggio 96 il capitano Honorati Tito Baldo, comandante del Nucleo Operativo del Gruppo, sulla frase aggiunta ha dichiarato: “ritengo si

tratti di un messaggio predisposto da me o da altro ufficiale, credo infatti sia stato preparato dal Nucleo Operativo CC. e non dal Gruppo. Sul contenuto del messaggio non posso però essere preciso, non sono in grado di ricordare chi collaborò alla sua formazione, nè come o chi suggerì la frase "...con particolare riferimento at allineamento Latina-Ponza-Palermo". Ritengo comunque che tale frase sia stata inserita d'intesa con il magistrato. Io ho il ricordo del maresciallo Messineo che di ritorno da Trapani Birgi mi riferì che i nastri non erano a disposizione perché già inviati a Bari; probabilmente il messaggio mostratomi venne inviato alla 3^a R.A. di Bari in base alla circostanza riportata dal Messineo". (v. esame Honorati Tito Baldo, G.I 21.05.96).

Già si sono commentate tali affermazioni. Esse non consentono assolutamente di accertare come si siano svolti i fatti. Si è anche detto quali possano essere stati i suggeritori e i tramiti di quella aggiunta. Di certo essa è stata arbitraria ed ha cagionato danni gravissimi ed irreparabili all'inchiesta.

E' da sottolineare che il presidente della Commissione Ministeriale, dr. Carlo Luzzatti, in quei giorni cioè tra il 6 e il 7 luglio inviò due telegrammi all'ITAV e al dr. Guarino in cui richiedeva le registrazioni dei tracciamenti radar della Difesa Aerea (DAT) operanti in zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo. Escusso nell'ottobre del 96, in relazione al fatto se fosse stato lui a suggerire la nota frase ai CC. od al magistrato, Luzzatti ha dichiarato: "Un paio di giorni dopo l'incidente contattai il Magistrato di Palermo competente per quell'evento; ricordo che parlammo principalmente degli esami cui andavano sottoposte le salme, ma non credo di aver mai parlato con lui dell'area alla quale andavano richiesti i dati e le registrazioni radar. Escludo di aver suggerito io di raccogliere il materiale relativo all'allineamento Latina-Ponza-Palermo". (v. esame Luzzatti Carlo, GI 17.10.96).

In data 11 luglio, perviene al Comando Gruppo, all'attenzione del tenente colonnello Valentini, il telex della 3^a Regione Aerea, datato 10 luglio, con il quale viene trascritto integralmente quanto indicato dai Carabinieri nel telex del 7 luglio, cioè l'oggetto del decreto e la frase aggiunta. Il messaggio viene vistato dal detto ufficiale. Sopra il suo visto risulta scritto a matita quanto di seguito: "Richiesta a Gab. Ministro". In merito il Valentini in atto del maggio 96, ha dichiarato di riconoscere come propria la grafia della sigla apposta sul timbro recante il suo nominativo, ma non quella dello scritto. (v. esame Valentini Francesco, GI 21.05.96). Il capitano Honorati Tito Baldo, lo stesso giorno, in merito ha dichiarato che

tale scritto potrebbe essere a grafia del maggiore CC. Rizzo; escludendo che potesse essere di suo pugno. Non era in grado di precisare chi avesse richiesto l'autorizzazione del Gabinetto della Difesa. (v. esame Honorati Tito Baldo, GI 21.05.96).

Nel telex della 3^a Regione Aerea, si osservi, non era riportata alcuna limitazione per la consegna della documentazione, che doveva essere ritirata presso il Comando Aeroporto di Trapani Birgi da un ufficiale dei CC. di Palermo.

In data 12 luglio, sabato, il tenente colonnello Valentini comunica alla Procura della Repubblica di Palermo che il Comando della 3^a Regione Aerea ha disposto il concentramento della documentazione presso l'aeroporto di Trapani Birgi, ma che per la consegna è necessaria l'autorizzazione del Gabinetto della Difesa. In nessun documento ufficiale né in appunti dei Comandi dell'AM, in particolare della 3^a Regione Aerea, risulta questa limitazione. L'ufficiale dei CC., nell'esame già specificato del settembre 90, in merito ha dichiarato: "la notificazione del provvedimento del magistrato fu sospesa perché l'AM ci disse che prima della consegna era necessario informare il Ministro della Difesa. Non ricordo da chi mi fu data questa comunicazione. Non ricordo se fu una comunicazione scritta od orale. Non ricordo nemmeno se fu data a me personalmente o tramite un mio collaboratore". Anche in questo caso la memoria dell'ufficiale di PG appare totalmente carente e proprio su circostanze di massimo valore, difficilmente dimenticabili. Anche qui un'"aggiunta" arbitraria, che cagionò mesi di ritardo nell'esecuzione del provvedimento e consentì alla parte destinataria di esso di conservare presso di sé per quel periodo di tempo gli oggetti, di somma importanza per l'inchiesta, in obbligo di consegnare.

Il colonnello AM Vinicio Salvi, nell'80 capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione Aerea, ha dichiarato di non aver mai avuto contatti telefonici con il tenente colonnello Valentini né di aver mai disposto limitazioni per la consegna della documentazione. Tra il materiale sequestrato presso la 3^a Regione Aerea nel novembre 95, precisamente in un documento datato 11 luglio 80 concernente l'avvenuta consegna della documentazione a Trapani Birgi da parte del sito di Marsala, risulta una annotazione manoscritta del detto Salvi in cui viene riportato il nome dell'ufficiale dei CC. ed il recapito telefonico del Comando Gruppo di Palermo. Il tenente colonnello Valentini - ma tali dichiarazioni non appaiono di certo sostenibili - ha escluso di aver avuto contatti con personale dell'AM sia prima che dopo l'emissione del decreto.

Sempre in data 12 luglio, il Comando del Gruppo comunica all'AG che la 3^a Regione Aerea ha fatto presente che per ritirare la documentazione

concentrata a Trapani occorreva una autorizzazione del Gabinetto della Difesa. Anche in questo caso non risultano atti ufficiali in particolare da parte dell'AM che attestino questa disposizione. Il tenente colonnello Valentini ha asserito che questa disposizione gli era stata riferita dai suoi collaboratori che si erano recati a Trapani Birgi per il ritiro, e che di seguito a questa notizia aveva preparato un'informativa per il magistrato. Nessuno dei testi dell'AM di Trapani ha ricordato di aver avuto contatti con personale dell'Arma.

In data 28 agosto il sostituto procuratore di Palermo ordina al Comando Gruppo CC. di dare esecuzione al suo decreto dal momento che è stata inviata la richiesta comunicazione al Gabinetto della Difesa in data 4 agosto. Sempre in data 28 agosto l'AG di Palermo dà nuovamente disposizione al Comando del Gruppo di eseguire il decreto del 5 luglio. Anche in questo caso i Carabinieri procedono alla richiesta, a mezzo messaggio telex, sia al Comando Aeroporto di Trapani che all'ITAV di Roma, ricevendo come risposta che la documentazione è stata già consegnata all'AG di Roma e che pertanto, non si procede alla formale notifica del provvedimento ai citati Comandi dell'AM. Notificazione che, se effettuata, avrebbe potuto avere risvolti positivi per il sequestro della documentazione dei siti di Poggio Ballone, Potenza Picena, Poggio Renatico e Capo Mele, contemplati nel provvedimento dell'AG di Palermo e non in quello dell'AG di Roma. In effetti la documentazione predisposta dal 1° ROC di Monte Venda e pronta per la spedizione a Trapani fin dall'11 luglio 80, non venne mai più ritirata da alcuno.

In data 6 e 10 settembre sia il Comando aeroporto di Trapani Birgi che l'ITAV di Roma comunicano, al Comando Gruppo CC., che la documentazione è stata trasmessa all'AG di Roma in ottemperanza ad un decreto emesso in data 16 luglio. In data 10 settembre i CC. di Palermo restituiscono ineseguito il decreto di acquisizione alla locale AG, significando che la documentazione è stata consegnata all'AG di Roma il 22 luglio 80.

E' da rilevarsi che l'AG viene a conoscenza della frase aggiunta dal Comando Gruppo, solo in occasione della trasmissione del messaggio il 7 luglio 80, mentre nella lettera del 12 luglio e del 10 settembre viene riportata la trascrizione del decreto senza la frase aggiunta. La lettera dell'11 luglio 80 - si ricordi da ultimo - trasmessa dal 22° CRAM di Licola al Comando Gruppo CC. di Palermo, con allegati i plottaggi del 27 giugno 80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.34Z non risulta esser mai pervenuta, come emerge dalla verifica effettuata sia sui registri di protocollo che da ricerche in archivio, al Comando Gruppo CC..

Altra vicenda alquanto singolare, come detto, è il rinvenimento del reperto di Acquadolci. Il reperto viene consegnato ai CC. della Stazione di Acquadolci il 18 settembre 80. Lo stesso giorno il Comando Compagnia di Mistretta segnala ai Comandi Superiori il rinvenimento del relitto. Alle ore 12.00 del 20 settembre, sabato, al Comando Stazione CC. di Acquadolci perviene, come detto, un fonogramma della Procura della Repubblica di Palermo a firma del sostituto Guarino, che ne dispone l'acquisizione, in relazione all'incidente del DC9 Itavia, e la consegna presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco. Alle ore 14.00 circa del 20 settembre, si presentano al Comando Stazione CC. di Acquadolci il tenente colonnello AM Vignola Domenico del 41° Stormo di Catania Sigonella e il maresciallo dei CC. Lollino Salvatore del 31° Sottonucleo SIOS di Catania che esaminano e fotografano il reperto. L'ufficiale dell'AM redige una dettagliata relazione che viene trasmessa al 2° Reparto SIOS ed allo Stato Maggiore dell'AM. Di questa ispezione non viene riferito alcunché, nemmeno all'AG.

E' da sottolinearsi che il tenente colonnello Vignola, escusso nel maggio del 95, ha affermato che egli aveva operato a seguito di una richiesta del comandante dello Stormo, richiesta di recarsi, con mezzo del SIOS, in un paese vicino a Messina per prendere visione ed esaminare dei pezzi probabilmente di un aeroplano caduto, rinvenuti da pescatori del luogo. Raggiunse il posto verso le 14.00 circa. Quel giorno l'ufficiale doveva partecipare al matrimonio della figlia di un collega e ricorda appunto di essere arrivato per l'incombente in ritardo alla cerimonia in chiesa. (v. esame Vignola Domenico, GI 27.05.95). Dal tenore di queste dichiarazioni ben si può desumere l'urgenza dell'esame del reperto per l'AM; che esso cioè avvenisse prima della consegna all'AG. L'AM di certo è venuta tempestivamente a conoscenza dell'acquisizione del reperto da parte della magistratura; acquisizione, si badi, notificata via telex ai Carabinieri alle 12.00 di quel sabato, ed ispezione compiuta alle 14.00 sempre di quel sabato, quindi disposta con ogni celerità dal SIOS.

Il 22 settembre, lunedì, il reperto viene consegnato dai CC. di Acquadolci all'aeroporto di Boccadifalco. Lo stesso giorno il magistrato incarica i periti di esaminare il reperto. Il 23 dicembre 80 i reperti custoditi a Boccadifalco, come s'è detto, vengono trasportati a Ciampino per essere successivamente trasferiti presso i laboratori dell'AM. Il reperto di Acquadolci però non viene inviato a Ciampino. Presente all'operazione era il comandante dell'Aeroporto, tenente colonnello Furci e personale del posto fisso dei CC.. Non era invece presente alcun perito di Ufficio, nonostante fossero stati incaricati dall'AG di assistere alle operazioni di carico dei

reperiti. Nel febbraio 87 viene mostrato al prof. Giulio Cantoro, perito d'Ufficio nominato dall'AG di Palermo nell'80, un reperto che doveva essere quello di Acquedolci. Ma il perito non riconosce il reperto in quello da lui esaminato nell'80, di cui consegna le foto scattate all'epoca.

Nel novembre 88 vengono effettuate le ricerche del reperto presso l'aeroporto di Boccadifalco. Il 23 di quel mese il comandante dell'aeroporto comunica che in esso non è giacente il reperto richiesto. A distanza di due giorni, il 25, viene comunicato, sempre dal citato Comando AM, al Gruppo Carabinieri di Palermo incaricato dall'AG alle ricerche, che invece il reperto è stato rinvenuto nei locali del posto fisso Carabinieri dell'aeroporto. Il comandante della Stazione CC. presso l'aeroporto di Punta Raisi da cui dipendeva il posto fisso CC. di Boccadifalco, maresciallo Lazzarino Vincenzo, in data 10.02.92, ha dichiarato di aver ricevuto il reperto di Acquedolci, dal tenente colonnello AM Furci Rocco - comandante dell'aeroporto nell'80 -, per motivi di maggior sicurezza nella custodia. Anche l'appuntato dei CC. Zizolfi Rosario, comandante del posto fisso CC. di Boccadifalco, escusso lo stesso giorno confermava tale versione. Ricorda che l'ufficiale gli consegnò il reperto senza redigere alcun documento di avvenuta consegna; così come ricorda che il reperto rimase in caserma anche dopo il suo trasferimento nell'82. Non ricorda invece di essere stato presente alle operazioni di trasferimento dei reperti da Boccadifalco a Ciampino nel dicembre 80. (v. esame Lazzarino Vincenzo e Zizolfi Rosario, GI 10.02.92).

Nell'Arma dei Carabinieri – si può affermare in esito e anticipando anche le risultanze della vicenda del MiG23 – esiste di certo una catena precipuamente di ufficiali, coadiuvati però da un buon numero di sottufficiali, che sin dal 27 di quel giugno 80 si è mossa per finalità di occultamento dei fatti e sviamento d'ogni indagine; una catena che conosce una serie di eventi di primaria importanza ed ha avuto, anche per il limitato grado all'epoca degli operanti, impulso di certo da livelli molto più alti; catena che ha agito principalmente nell'area di caduta del MiG23 in Calabria, ma ha avuto referenti anche a Roma.

In Calabria ufficiali e sottufficiali, che sono venuti a conoscenza di eventi accaduti in Sila quella sera del 27 giugno 80; che conoscono quando effettivamente precipitò quel velivolo libico; come se ne scoprì la carcassa e quando realmente la si raggiunse; come furono vigilati quei resti e conservata la salma; le operazioni di messinscena.

Questa catena ha come anelli principali in quella regione il capitano Inzolia e il tenente Santoliquido e sottufficiali dei Comandi Compagnie di Crotone e Cirò Marina, del Nucleo Operativo di Catanzaro e del Nucleo

elicotteri di Vibo Valentia oltre alcuni militari della allora Legione di Catanzaro.

Ma anche qui a Roma, presso la sala operativa del Comando Generale, ove non s'è rinvenuto alcun messaggio, anche quelli più innocui che riferivano voci correnti. Indipendentemente dalle disposizioni che avranno riguardato le operazioni, prima della data ufficiale del rinvenimento, di Crotone, Vibo Valentia e Catanzaro, che di certo non saranno mai state messe per iscritto. Disposizioni che saranno state prese a un livello alto di una scala che seppure inserita nell'Arma, era parallela a quella ufficiale, agiva di concerto con altre Armi, ed anche Servizi coagulo formatosi al fine di proteggere un segreto mai ufficialmente definito di Stato, ma che con ogni probabilità di fatto lo è, e di cui non s'è scoperto il referente politico.

Realtà, il cui bandolo s'è scorto solo per caso fortuito, perchè inaspettatamente erano rimaste le registrazioni su cui appariva la chiamata di Malfa e per le spontanee dichiarazioni di un teste attendibile. Bandolo che però s'è subito spezzato a causa dell'ermetica, quanto irridente, chiusura di Inzolia, come di quella analoga ma semplicistica e ingiustificabile di Santoliquido.

2. La Polizia di Stato.

Le attività della Polizia di Stato iniziano l'indomani stesso del disastro. Il 28 giugno 80 infatti a seguito di un comunicato diramato dal giornale radio, secondo il quale la compagnia aerea Itavia paventava, tra le possibili cause del disastro aereo, l'ipotesi del sabotaggio, il procuratore della Repubblica di Bologna richiedeva alla locale Digos di dare corso alle prime indagini, acquisendo: - il piano di volo approvato dell'aereo ed eventuali sue modifiche apportate durante il tragitto per imprevisti, come risultavano alla Direzione Aeroportuale e alla torre di controllo di Bologna; - la registrazione delle comunicazioni torre-aereo; - verbale di visita ispettiva tecnica; - la lista dei passeggeri ed ogni altro documento concernente il carico (documenti di dogana, di spedizione ed altri. per accertare eventuale consistenza merci); - l'assunzione a verbale del direttore dell'aeroporto e del controllore di volo in servizio al momento del decollo.

Il 2 luglio successivo la Digos di Bologna trasmetteva alla Procura della Repubblica l'esito delle indagini esperite, consistenti nell'acquisizione di: -1. il piano di carico; -2. i tagliandi di volo; -3. le lettere di vettura; -4. la lista dei passeggeri e merci; -5. le lettere di trasporto merci; -6. lo stralcio

del Q.d.B. (quaderno di bordo, sul quale vengono annotate le eventuali avarie rilevate in sede di controllo tecnico); -7. la fotocopia del piano di volo, relativa al DC9 IH870, (piani predeterminati e a durata stagionale); -8. l'estrapolazione della registrazione riguardante l'aeromobile interessato.

Poiché nel corso dell'acquisizione era emerso che gli aeromobili appena fuori dalla competenza dell'aeroporto bolognese venivano presi in consegna dal centro controllo di "Milano 2" operante a Monte Venda (PD), la Digos di Bologna in data 30.06.80 richiedeva alla Questura di Padova di assumere presso quel centro eventuali dati relativi all'incidente.

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

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

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

In data 28.06.80 la Digos di Bologna richiedeva alla Questura di Roma, di acquisire presso la Direzione Generale dell'ITAV il piano di volo del 27.06.80 tratta Bologna-Palermo ed eventuali verbali di visita ispettiva tecnica eseguita in Bologna ed altrove al velivolo in questione.

Nel trasmettere la documentazione di cui sopra alla Procura della Repubblica di Bologna, la Digos segnalava le seguenti circostanze: - il DC9 nell'effettuare lo scalo presso l'aeroporto "G. Marconi" non aveva effettuato rifornimento; - da un sommario esame del piano di carico doveva escludersi un eccessivo carico rispetto a quello previsto; - durante i controlli di routine espletati da personale della PS, non erano state rilevate differenze tra il numero dei passeggeri ed il bagaglio a mano né altre anomalie. (v. relazione di servizio del 27.06.80 dell'appuntato di PS Renzi Francesco e guardia PS Piccoli Massimo, in servizio presso il Posto di Polizia dell'aeroporto di Bologna la sera della sciagura); - in relazione alla notizia secondo cui a bordo del velivolo vi fosse il noto estremista di destra Marco Affatigato, veniva precisato che tale notizia era priva di fondamento in quanto quest'ultimo si trovava all'estero - da nota della Questura di Lucca si desumeva che la madre dell'Affatigato, aveva dichiarato che il proprio figlio si era con lei messo in contatto per assicurarla sul proprio stato di salute, smentendo alcune notizie stampa sulla sua presenza a bordo del DC9. La Digos di Bologna il 5 luglio trasmetteva, - nel frattempo l'AG bolognese si era spogliata della competenza - alla Procura della Repubblica di Roma lo stralcio delle comunicazioni TBT tra l'ATCC di Monte Venda (PD) - (Milano 2 Aerovie) ed il pilota.

Più commissariati e UIGOS subdelegati provvedevano alla esecuzioni delle richieste della Procura di Bologna. I risultati venivano raccolti dalla Questura di Bologna - Digos - e trasmessi alla Procura della Repubblica di Roma il 15.07.80.

In effetti il 30 giugno il Commissariato di Imola con nota Q-2 Div.2^a, aveva trasmesso alla Questura di Bologna le fotocopie della distinta del movimento dei materiali della ditta Benati di Imola, produttrice di macchine per il movimento di terra, insieme alle sommarie informazioni assunte in data 30.06.80 dei sottonotati dipendenti: Costanzi Giancarlo - responsabile del magazzino ricambi; Colucci Mario - spedizioniere e magazziniere; Capannelli Domenico - magazziniere; Loreti Arcangelo - autista. Costoro avevano riferito di aver materialmente prelevato, confezionato e trasportato il pezzo di ricambio "distributore Cinotto" destinato alla filiale Benati di Palermo.

In data 1° luglio 80 l'UIGOS di Ferrara aveva trasmesso, gli atti assunti in merito alla spedizione da parte della ditta "V.M.-S.p.a." di Cento (FE) e della ditta "S.A.I.M.M." di Tersigallo (FE). Nell'occasione erano stati escussi in data 30.06.80 Ferrozzi Costante e Pozzatti Valerio rispettivamente, il primo responsabile del settore spedizioni e ricambi, il secondo magazziniere della società "S.A.I.M.M.", produttrice di macchine agricole, i quali avevano riferito che la spedizione era indirizzata alla ditta "La Duca Carmela" di Palermo e riguardava pezzi di ricambio (un pignone ed una corona).

Nella stessa data erano stati altresì assunti a sommarie informazioni i sottoindicati dipendenti della società "V.M." produttrice di motori diesel: Ferrioli Vilmo, direttore della società "V.M."; Zaina Vittorio, capo servizio ricambi; Nannini Claudio, addetto all'ufficio approvvigionamento; Nannini Giancarlo, imballatore; Lanzoni Remo, autista. Costoro avevano confermato la procedura eseguita in merito alla richiesta, all'imballaggio e alla spedizione del pezzo di ricambio - albero motore per DAN 116 - al servizio ricambi della medesima ditta "ORM Officine Rettifica Motori", di Palermo.

In data 3 luglio 80 l'UIGOS di Reggio Emilia aveva trasmesso alla Questura di Bologna le risultanze della spedizione di merce (pezzi di ricambio per trattore) da parte della ditta Landini Massey Fergusson SpA, destinata alla ditta Sicilfergusson; dalle dichiarazioni rese in data 2.07.80 da Forti Enrico, responsabile del servizio ricambi di quella ditta e da Bernini Enzo dipendente della medesima ditta, era emerso che dopo il regolare imballo, il pacco era stato affidato al corriere Sala Giancarlo con l'incarico di consegnarlo alla ditta Oscar Bonini D'Incerti, per l'ulteriore inoltro mediante via aerea, al destinatario.

In data 7 luglio 80 la Questura di Pesaro aveva trasmesso alla Questura di Bologna il verbale delle dichiarazioni rese il 30.06.80 da Agiman Davide tecnico della Snamprogetti, il quale aveva spedito per conto della ditta un baule contenente materiale di cancelleria a Palermo destinato alla nave "Tender Carrier" ancorata in quel porto, che doveva svolgere lavori in mare per la Snamprogetti relativi alla posa in mare del metanodotto Algeria/Italia. Escusso in data 30.06.80 da personale del Commissariato di Fano, costui aveva riferito di aver materialmente provveduto a riempire un baule con materiale di cancelleria e quanto altro potesse essere utile per un regolare svolgimento del lavoro.

Il giorno 8 luglio 80 il Commissariato di PS di Carpi (MO) aveva trasmesso alla Questura di Bologna, le sommarie informazioni testimoniali rese in data 07.07.80 da Bertani Claudio, impiegato amministrativo presso la ditta Oscar Bonini D'Incerti - Trasporti internazionali - in relazione al pacco

contenente pezzi di ricambio per trattore, spedito alla ditta Sicilfergusson di Palermo dalla ditta Landini Massey Fergusson. Il Bertani aveva riferito di aver ricevuto il pacco composto da pezzi di ricambio per trattori dalla ditta Landini Massey Fergusson del peso complessivo di un chilogrammo, per inoltrarlo alla ditta Sicilfergusson con sede a Palermo, per via aerea.

Il 9 luglio 80 l'UIGOS di Ravenna aveva trasmesso con nota E.2/80 alla Questura di Bologna gli accertamenti compiuti sulla spedizione di quattro colli contenenti "Bollette di accompagnamento merce" da parte della "Calcestruzzi SpA" di Ravenna diretti alla Calcestruzzi SpA di Palermo, con i verbali di sommarie informazioni, assunti in data 1°.07.80 e 2.07.80 da Lombardi Giuliana, dipendente della "Calcestruzzi di Ravenna" e in data 2.07.80 da Ravaglia Enzo titolare della ditta autotrasporti, che aveva trasportato i quattro pacchi da Ravenna all'aeroporto di Bologna.

Sempre con la stessa nota pari data, aveva trasmesso l'esito degli accertamenti svolti relativi alla spedizione di un pacco inviato dall'Officina Meccanica Marini a Spalletti Mariano di Palermo. Il pacco in questione conteneva due ruote anteriori per autoveicolo per lavori stradali complete di copertoni, camera d'aria, cerchio, cuscinetti assali e dadi per il bloccaggio. Erano state assunte a sommarie informazioni: Tamburini Mariano, magazziniere presso l'Officina Meccanica Marini, che aveva provveduto all'imballaggio del pacco; Verlicchi Lino, autotrasportatore, che lo aveva trasportato dalla ditta a Ravenna consegnandolo all'Agenzia "Tavoni Air Freight"; Cimino Vincenzo, responsabile dell'agenzia Tavoni Air Freight, il quale dopo aver preparato i documenti di rito per la spedizione aveva consegnato il tutto al corriere "Ravaglia Ezio"; Ravaglia Ezio che aveva curato il trasporto da Ravenna a Bologna consegnandolo all'ufficio dell'agenzia Tavoni.

Come si vede un'attività accuratissima che sin dai primi tempi dell'inchiesta servì ad assicurare una serie preziosa di verbali e di notizie, utili per fugare sospetti nei confezionamenti delle merci trasportate, e fantasie sugli oggetti recuperati. Circostanze tutte che troveranno conferme nel prosieguo dell'istruttoria e nelle risultanze delle perizie che accerteranno che i vani bagagliai dell'aereo non furono sedi di esplosione.

Il 27 giugno 80 verso le ore 23.15 il sostituto procuratore Guarino veniva notiziato da tale Greco, qualificatosi come addetto al Traffico aereo dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi (mai identificato), che il velivolo DC9 Itavia IH870 decollato da Bologna con arrivo previsto a Palermo Punta Raisi alle ore 21.13 non aveva avuto più contatti radio dalle ore 20.55. L'indomani il 28.06.80 la Squadra Mobile veniva attivata da un fonogramma della Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del procuratore

Scozzari, il quale “richiedeva particolarissima urgenza” in ordine all'accertamento sul luogo di iscrizione nei registri aeronautici del DC9 precipitato. La Squadra Mobile in data 30.06.80 riferiva, con nota n.501/Mobile, che il velivolo in questione era iscritto nei Registri Aeronautici presso il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile Roma.

Sempre quello stesso 28 giugno il sostituto Guarino in data 28.06.80 delegava il vice questore Nicolò Gisondi della Questura di Palermo a procedere al sequestro del nastro contenente le registrazioni delle conversazioni tra il DC9 e le torri di controllo degli aeroporti di Punta Raisi e Roma/Ciampino. Il sequestro relativo a Palermo Punta Raisi veniva eseguito dalla Polizia di Frontiera di Palermo in data 28.06.80. Quello presso Roma/Ciampino veniva eseguito da personale della Polizia di Frontiera di Ciampino in data 30.06.80.

Il 29 giugno 80 la Questura di Palermo inviava con nota A4/80-Digos, alla locale Procura l'informazione assunta dalla Questura di Roma relativa alla vicenda Marco Affatigato, allegando la nota della Questura di Lucca dalla quale si desumeva che la madre dell'Affatigato, Enrica Giorgetto, aveva dichiarato che il proprio figlio le aveva telefonato per rassicurarla sul proprio stato di salute, smentendo così le notizie stampa sulla sua presenza a bordo del DC9.

In data 1° luglio 80 la Questura di Palermo, diretta al Dirigente del Commissariato Scalo Marittimo ed Aereo di Palermo, notificava il contenuto del telex datato 29.06.80 del sostituto procuratore della Repubblica, con il quale veniva disposto che tutti i reperti relativi al velivolo precipitato il 27.06.80 fossero raccolti presso l'aeroporto di Boccadifalco in Palermo.

Il 6 luglio 80 l'ufficio di Polizia di Frontiera Scalo Marittimo ed Aereo, trasmetteva alla Procura della Repubblica di Palermo e per conoscenza alla Questura locale, l'attività svolta dalla ricezione della notizia del disastro all'attività delegata da detta AG, dando conferma che: i relitti del velivolo venivano concentrati presso l'aeroporto Militare di Boccadifalco e i bagagli, venivano consegnati alla Squadra Mobile locale e messi a disposizione dell'AG.

In esecuzione dell'ordinanza della locale Procura 28.06.80, la Polizia di Frontiera di Palermo sequestrava: 1. l'elenco dei passeggeri ed equipaggio del velivolo; 2. l'estratto del Giornale Nautico della nave “Carducci” relativo ai giorni 27 e 28 giugno 80; 3. un nastro registrato relativo al traffico aereo del 27.06.80 sequestrato in data 28.06.80 presso la Segreteria Operativa del Commissariato per l'Assistenza al Volo Civile in Palermo; 4. tre nastri contenenti le registrazioni radiotelefoniche di tutte le frequenze del Centro di controllo del Traffico aereo di Roma e delle registrazioni

telefoniche di tutti gli Enti interessati, avvenute il giorno 27 giugno 80 - detti nastri, come già scritto, venivano sequestrati a Ciampino dalla Polizia di Frontiera locale in data 30.06.80 ed ivi lasciati custoditi nella cassaforte della Sezione Inchiesta dell'Ufficio Operazioni della RIV.

Il 10 luglio 80 la Procura di Palermo richiedeva alla Questura di Bologna di accertare se a bordo del DC9 vi fossero militari muniti di armi o munizioni. Il 15.07.80 la Questura di Palermo comunicava alla Procura locale le risultanze degli accertamenti esperiti dalla Questura di Bologna, trasmettendo i nominativi del personale dei CC. e della PS a bordo: il carabiniere Cammarata Giuseppe - con pistola ordinanza Beretta cal.9 matr.611361-mod.34; il carabiniere Guerino Giacomo - con pistola ordinanza Beretta cal.9-matr. D 54457-mod.34; la guardia di Pubblica Sicurezza Greco Antonio senza arma d'ordinanza.

In data 11 luglio 80, la Questura di Palermo trasmetteva alla Procura locale l'originale delle sommarie informazioni di Giorgetto Enrica, madre del detto Affatigato, e della centralinista de "Il Corriere Della Sera", che aveva ricevuto la nota rivendicazione a nome dei NAR .

Il 17 ottobre 80 la Questura di Agrigento - Squadra Mobile - trasmetteva alla Procura della Repubblica di Palermo, una missiva anonima pervenuta da parte di un sedicente pilota di compagnia aerea straniera, indirizzata alla "Commissione d'inchiesta Incidente di Ustica", nella quale quell'anonimo affermava, al riguardo dell'incidente occorso la sera del 27.06.80, che, valutati gli elementi tecnici (tracce radar primario e secondario del DC9, altra traccia di solo primario e la relativa velocità di navigazione, che faceva supporre la presenza di un velivolo supersonico, ecc.) l'aereo che aveva colpito il DC9 dell'Itavia era dell'Aeronautica Militare italiana. Questo anonimo dimostrò che nell'immediatezza si era appreso delle riduzioni dei radar e più d'uno sulla base di esse aveva ritenuto la presenza di velivoli militari nell'incidente.

Il 23 ottobre 80 la Polizia Scientifica di Palermo trasmetteva un elenco descrittivo di nr.38 salme recuperate ed identificate nei locali del'Istituto di Medicina Legale. Atto anche questo che si rivelerà di grande utilità a fronte delle polemiche che insorgeranno ad anni di distanza sul numero delle salme.

Il 28 giugno 80 la Questura di Roma trasmetteva alla Procura della Repubblica di Roma il contenuto della telefonata anonima rivendicata dai N.A.R., pervenuta nella stessa data alla centralinista del quotidiano "Il Corriere Della Sera", in cui un anonimo affermava: "...ha una penna a portata di mano? Scriva qui i NAR informiamo che nell'aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo si trovava un nostro camerata, Marco Affatigato. Era

sotto falso nome doveva compiere un'azione a Palermo. Per riconoscerlo aveva al polso un Baume Mercier. Interrompiamo la comunicazione". Trasmetteva inoltre il verbale di sommarie informazioni, redatto in data 28.06.80, della centralinista de "Il Corriere Della Sera", Gabriella Evangelista.

Il 29 giugno 80 l'Ufficio di Polizia di Frontiera dell'aeroporto di Fiumicino, con nota B/3, trasmetteva alla Questura di Bologna i cartoni di "Riepilogo CHECK A" (manutenzione) relativi al velivolo precipitato la sera del 27.06.80, sequestrati da personale del posto di Polizia di Ciampino in data 28.06.80 presso l'ufficio del direttore tecnico della società Itavia in esito al decreto del 28.06.80 della Procura bolognese.

Il giorno 1° luglio 80 il Commissariato di PS Prenestino trasmetteva, alla Procura della Repubblica di Bologna e per conoscenza alla locale Questura - Gabinetto e Polizia Giudiziaria, la denuncia sporta il 30.6.80 da tali Raganelli Giorgio e Giorgetti Giorgio. I due, durante una tratta aerea con un velivolo della società Itavia, Ciampino/Lamezia Terme dello stesso giorno, riferivano che durante il volo si erano accorti che dall'ala destra vicino alla carlinga fuoriusciva del liquido, poi accertato esser cherosene. Avvisato il personale di bordo e il comandante, quest'ultimo attribuiva tale anomalia ad un fattore di pressurizzazione.

Il 16 luglio 80 la Digos di Roma con nota n.051939 trasmetteva alla Procura della Repubblica di Roma il verbale di sommarie informazioni rese il 15.07.80 da tal Grilli Giorgio, pilota presso la compagnia Itavia, il quale esponeva circostanze di cui era venuto a conoscenza nell'ufficio del Direttore Commerciale della società Itavia, il dr. Paolo Torrani. Il Grilli specificava che in quell'occasione una persona aveva telefonato e riferito, come amministratore delegato di una ditta di Padova, che causa della caduta del DC9 poteva essere il gesto di uno dei passeggeri, da lui conosciuto, che avesse fatto esplodere a bordo del velivolo un ordigno. E' questa la vicenda di quello Zanetti Emanuele, passeggero morto nel disastro, di cui più diffusamente in altro capitolo.

Il 9 settembre 80 la Questura di Roma con nota n.051939/Digos trasmetteva alla locale Procura della Repubblica il processo verbale di sequestro di una missiva anonima pervenuta ad Ercolani Alberto, dipendente SIP, e le sommarie informazioni di costui. La lettera anonima riportava minacce ed intimidazioni rivolte ad un suo omonimo Ercolani Adriano, comandante pilota presso la società Itavia, che aveva rilasciato ad alcuni giornali delle interviste di natura polemica nei confronti della società Itavia.

La Polizia, dopo questa attivazione per effetto delle richieste della Procura di Bologna, non prenderà più alcuna iniziativa né mai riferirà

sull'ipotesi di esplosione interna, che prese quota a partire dal dicembre 80 con le note lettere dello SMA e articoli di stampa; che comunque avrebbe dovuto comportare iniziative, per apparire proprio in quel periodo caratterizzato da stragi e attentati, degli organi di Polizia. Fatto di terrorismo quindi che si sarebbe verificato per carenze di sicurezza, che avrebbe dovuto comportare perciò responsabilità dirette ed obblighi di indagare su esecutori e mandanti e riferire di conseguenza all'AG. Invece inerzia e silenzio assoluti, difficilmente o addirittura non spiegabili. Tanta inerzia è che più inquietante, ed anch'essa non si può assolutamente giustificare con la solita discolta: "Tutto è passato nelle mani dell'AG e noi ci asteniamo in attesa di ordini e direttive". Come se non fossero esistiti all'epoca uffici specializzati in terrorismo, efficientissimi, che però non presero mai in considerazione questo affare.

3. La Guardia di Finanza.

Dalla "Relazione sui primi provvedimenti presi dall'Autorità Marittima a seguito dell'incidente al DC9 Itavia, Bologna-Palermo, scomparso in mare la sera del 27 giugno 80" si desume quale sia stata la partecipazione alle operazioni di soccorso e primo intervento di unità navali del Corpo della Guardia di Finanza.

Alle ore 21.34 locali la notizia perviene alla Guardia di Finanza, che tempestivamente provvede all'attivazione nei rispettivi porti di giurisdizione delle imbarcazioni, con l'ordine di dirigere verso Nord lungo la rotta di probabile provenienza dell'aereo secondo quanto comunicato dalla torre di controllo, che però al momento di questa prima segnalazione non è ancora in grado di precisare il punto di probabile caduta. In un secondo momento tra le 22.00L e le 22.15L questo punto verrà precisato a circa 105 miglia Nord di Palermo. Successivamente alle 22.56L il Centro di Coordinamento Soccorso di Martina Franca fornisce notizie più dettagliate e cioè che la posizione stimata di caduta dell'aereo è lat. 39°35' - long. 13°04'E.

Dal documento analizzato appare la seguente situazione al riguardo delle unità del Corpo: - da Palermo risultano usciti la motovedetta 5802 e due motoscafi; - dall'isola di Ustica il guardacoste "Sguazzini"; - da Trapani la motovedetta GL321; - dall'isola di Favignana il guardacoste "Di Bartolo".

Queste le attività eseguite dalle unità del Corpo sia in quella notte che nei giorni seguenti:

- rinvenimento materiale vario eseguito dal guardacoste G38 De Turrì della Sezione Operativa Navale di Vibo Valentia Marina nel corso delle operazioni di soccorso e ricerche naufraghi svolte il 28.06.80 alle ore 19.00 a 60 miglia Nord di Ustica. Tale materiale risulta consegnato il 2 luglio 80 al comandante dell'aeroporto di Boccadifalco.
- ritrovamento di una parte di un sedile presumibilmente appartenente al DC9 Itavia da parte del guardacoste Di Bartolo durante un servizio di ricognizione svolto il 29.06.80 in collaborazione con le unità della Marina Militare nelle acque tra Ponza ed Ustica. Il reperto risulta consegnato il 2 luglio 80 al comandante dell'Aeroporto di Boccadifalco.
- ritrovamento di "un pezzo del timone della coda dell'aereo" da parte del guardacoste "G55 Stefanini" appartenente alla Sezione Operativa Navale di Palermo durante un servizio di ricerca e recupero svolto il 29.06.80 alle ore 09.45 a 12 miglia da Ustica. Il reperto risulta consegnato al comandante dell'incrociatore "Andrea Doria".

Infine risultano agli atti due note di trasmissione del Nucleo Regionale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza di Palermo - 12 e 25 luglio 80 - dirette alla Procura della Repubblica di Palermo, dr. Aldo Guarino, relative all'invio di fotocopie di estratti dai giornali di macchina del guardacoste "G12 Di Bartolo" e del Guardacoste "G38 De Turrì" che avevano partecipato alle già richiamate operazioni di recupero.

La Guardia di Finanza ha eseguito più provvedimenti dell'AG in questa inchiesta dopo appena cinque giorni dall'incidente, cioè il 2 luglio 80, l'AG di Palermo incarica il Comando della Legione della Guardia di Finanza in quella sede di disporre il sequestro di documentazione amministrativa concernente il velivolo DC9 Itavia, in particolare di quella "relativa all'acquisto dalla casa costruttrice ai successivi passaggi di proprietà e a tutta l'attività di esercizio dell'aeromobile stesso nonché alla sua manutenzione ed ai periodici controlli di efficienza presso qualunque Società, Ente od Aeroporto esistenti ad effettuarli". Per ragioni di competenza, la Legione sub-delega l'attività di PG al Comando Nucleo Regionale di Polizia Tributaria di Palermo che, in data 3 luglio 80, comunica: di aver dato esecuzione al provvedimento in argomento presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi, ove risulta la base tecnica nonché lo scalo della Società Itavia, rinvenendo documentazione varia di carattere amministrativo afferente il velivolo DC9 Itavia; e di aver richiesto l'intervento dei Reparti territorialmente competenti presso le sedi Itavia di Roma, Catanzaro e Bologna. Per quanto concerne la sede di Roma, il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria ha fatto conoscere di aver rinvenuto "una voluminosa documentazione relativa alla manutenzione e riparazione

degli aerei”, tra cui dovrà essere estratta quella relativa al velivolo in argomento. Viene data assicurazione al magistrato che l’operazione di cernita sarà completata entro il seguente 4 luglio.

Gli interventi operati dal Nucleo Regionale Polizia Tributaria di Bologna e dal Nucleo Polizia Tributaria di Catanzaro riguardano rispettivamente: - il sequestro eseguito presso l’aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna, ove avevano sede gli uffici della base tecnica della Società Itavia ed afferente documentazione consistente in schede di materiale di rotazione dei pezzi di ricambio avariati e sostituiti relativi agli aeromobili; - il sequestro di documentazione varia presso l’aeroporto di Lamezia Terme, ove sono ubicati gli uffici di una delle sedi tecniche della Società Itavia (quaderno tecnico di bordo del velivolo DC9 Itavia riferito al giugno 80 ed a periodi pregressi unitamente a diversi telex datati 27 giugno 80 relativi, in particolare ad una avaria altimetri riscontrata a bordo dell’aeromobile I-Tigi Itavia ed eliminata a seguito di un intervento tecnico effettuato sullo scalo di Lamezia Terme).

In data 7 luglio 80 il Comando Nucleo Centrale Polizia Tributaria, con nota diretta al sost.proc.dott. Guarino in relazione all’incarico ricevuto dal Comando Nucleo Regionale Polizia Tributaria di Palermo, riferisce di aver dato corso all’esecuzione del provvedimento di sequestro emesso il 2.07.80, significando che, sulla base di direttive telefonicamente impartite dal sostituto procuratore al tenente colonnello Vito Matteo Pedone appartenente al medesimo Reparto, la documentazione sottoposta a sequestro in data 04.07.80 è stata consegnata alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, nella persona del PM dott. Santacroce con il quale, peraltro, ha preso contatti lo stesso Ufficiale Superiore.

Intese confermate dal tenore della nota nr.25409/VI/1/262, anch’essa in data 7 luglio 80, con la quale il Nucleo Centrale Polizia Tributaria invia alla Procura della Repubblica di Roma la documentazione sequestrata nel corso dell’attività di PG relativa al 4 luglio. Al riguardo occorre precisare che in calce alla minuta della nota medesima conservata agli atti del Comando Nucleo Centrale Polizia Tributaria risulta l’annotazione “V° autorizzo la custodia del materiale presso il Nucleo. Roma 16.07.80. Firmato: Il sost. procuratore della Repubblica - dott. Giorgio Santacroce”.

In effetti dalla documentazione esaminata è possibile constatare che in data 22 ottobre 81 il Comando Nucleo Centrale PT chiede alla Procura della Repubblica di Roma di impartire disposizioni in ordine alla destinazione della documentazione sequestrata presso la Direzione Tecnica della Società Itavia in data 4 luglio 80 e tuttora custodita presso il Comando come da direttive verbali impartite dallo stesso magistrato.

Infine in data 28 novembre 83 con nota nr.57360/VII/1[^] il Comando Nucleo Centrale PT invia al Tribunale Civile e Penale di Roma - Ufficio Corpi di reato - e per conoscenza al sost.proc.dott. Santacroce, due reperti - scatoloni, contenenti documentazione amministrativa varia e tre bobine di registrazione sequestrate in data 04 luglio 80 presso la Direzione Tecnica della Società Itavia.

La Procura della Repubblica di Roma, in data 16.07.80, affida al Nucleo Centrale Polizia Tributaria, con facoltà di sub-delega, l'esecuzione del nota provvedimento di sequestro relativo alle registrazioni su nastro magnetico dei tracciati del radar della difesa aero-territoriale; alle registrazioni su nastro magnetico dei tracciati radar "Marconi e Selenia" riguardanti il volo IH870 Bologna-Palermo del 26.06.80; alle registrazioni delle comunicazioni Terra Bordo Terra inerenti al volo dinanzi indicato; alla mappa dei ritrovamenti dei relitti e delle salme in mare, da ricercare presso il centro di soccorso aereo di Martina Franca e presso il Dipartimento marittimo di Napoli"; al frammento rinvenuto nei pressi dell'isola di Ponza e affidato in custodia alla Compagnia Carabinieri di Latina".

In questo provvedimento si dispone altresì l'affidamento di quanto sottoposto a sequestro al dott. Carlo Luzzatti, presidente della Commissione di inchiesta tecnico-formale istituita presso il Ministero dei Trasporti.

Le vicende relative all'esecuzione di questo provvedimento sono già stata più che esaurientemente descritte in altro capitolo, cui si rinvia.

In data 06 agosto 80 il Comando Brigata Volante di Martina Franca procede presso gli Uffici del 3° ROC (Comando Operativo di Regione) alla notifica del provvedimento di sequestro nelle mani del comandante, generale B.A. Romolo Mangani. L'ufficiale generale, preso atto della richiesta avanzata dall'AG, esibisce in fotocopia, una mappa dei ritrovamenti dei relitti e delle salme del tratto di mare interessato dal disastro aereo del DC9 Itavia, delegando nella circostanza il pilota Fulvio Pacini, vice comandante del 3° ROC che assiste alla compilazione del verbale. In merito alle operazioni di PG svolte il 06.08.80 il Pacini rilascia la seguente dichiarazione: "Vi consegno copia della mappa richiesta con il decreto di sequestro, mentre l'originale è stato consegnato alla Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del sostituto procuratore dr. Guarino".

In data 31 luglio 80 il Comando Nucleo Regionale PT di Napoli procede presso gli Uffici del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo Basso Tirreno - Segreteria Generale - di Napoli alla notifica del provvedimento di sequestro nelle mani del Capo di Stato Maggiore, capitano di vascello Giuseppe Bianchi. In merito alle operazioni di PG questo ufficiale dichiarava: "mi riservo di approntare la documentazione in

possesso del Maridipart Napoli relativa al disastro aereo di che trattasi, nel più breve tempo possibile. Ne informerò il Comando preposto al ritiro immediatamente subito dopo. Di tale documentazione l'Ufficio competente del Maridipart custodirà copia per gli usi consentiti d'istituto. Non ho altro da aggiungere”.

Successivamente, in data 2 agosto 80 i militari dipendenti di detto nucleo in presenza del predetto capitano di vascello procedono al sequestro di:

1) - quattro mappe ritrovamento relative ai giorni 28, 29, 30 giugno e 1 luglio 80;

- messaggi: GDO 021415Z nr.658/RCC di Aereosoccorso di Martina Franca; GDO 081400B nr.NA/01/14143 di Maridipart Napoli; GDO 141121B nr.NA/01/14271 di Maridipart Napoli; GDO 170830B nr.NA/01/14333 di Maridipart Napoli;

2) -GDO 082130B nr.C.A.T. 4/80 Gab del Centro Ricerche Soccorso Martina Franca; fotocopia della relazione sulle condizioni meteoceanografiche nell'area di incidente di volo DC9 del 27.06.80; fotocopia del foglio nr.15971 del 18.07.80 di Maridipart Napoli.

Con nota nr.3089/262 del 6 agosto 80, il Comando Nucleo PT di Latina invia al Nucleo Centrale PT, a mezzo militare espresso, il reperto contenente il frammento di aereo rinvenuto nei pressi dell'isola di Ponza. Reperto che - prosegue la nota - “è stato ritirato presso la Procura della Repubblica di Latina ove era stato concentrato dalla squadra di PG dei Carabinieri a questa sede”.

Lo stesso reperto viene successivamente consegnato in data 10 settembre 80, a cura del Nucleo Centrale Polizia Tributaria, ad Antonini Enzo, membro della Commissione di inchiesta tecnico-formale istituita in seno al Ministero dei Trasporti.

Anche nella Guardia di Finanza s'è rilevato un episodio inquietante e di cui sinora non si è avuta alcuna spiegazione. Il 29 luglio di quell'80 un sottufficiale della Brigata di Martina Franca raggiunse la sede del ROC ove richiese i plottaggi di Licola e Marsala.

I tre sottufficiali che operarono il 6 agosto successivo in esecuzione del provvedimento dell'AG romana, sono stati interrogati, ma hanno negato la richiesta del 29 luglio, confermando solo il verbale del 6 agosto. Della documentazione non s'è rinvenuta alcuna traccia oltre il verbale di consegna del detto 6 agosto, né si riesce ad immaginare come quell'acquisizione potesse essere compatibile con una qualche finalità istituzionale del Corpo.

Nell'indicazione del fatto, compiuta in tempo assolutamente non sospetto, quando non si poteva prevedere in alcun modo che quella

informativa sarebbe finita negli atti di un procedimento giudiziario, deve essere proprio per questa ragione stimata attendibile.

Un'ipotesi plausibile, ma non provata, potrebbe essere, che una disposizione per l'acquisizione di quegli atti, che di certo non ha lasciato tracce scritte, possa essere partita dai massimi livelli della Guardia, all'epoca affiliati alla Loggia Massonica P2, cui appartenevano proprio in quel periodo altri vertici istituzionali tra cui il Direttore del Servizio Militare. Le voci di allarme – come attesta tra l'altro l'agenda di Tascio – in quei giorni diffusesi in ambienti dell'Aeronautica e del S.I.S.MI, possono essere circolate anche in ambito di quella Loggia – di cui peraltro il Gran Maestro aveva cripticamente affermato, sul “mistero” di Ustica “Esistono più misteri in terra che in cielo” – ed aver indotto anche il vertice della Guardia ad acquisire informazioni stimate presso quel 3° ROC, detentore di quelle registrazioni radar contenenti informazioni sul disastro di Ustica, che fossero il grado di rivelare le vere cause dell'evento. E proprio quel 29 luglio, in cui tanti si preoccuparono e mossero.

* * * * *

Capitolo XIV

Il S.I.S.MI.

1. Premessa.

Deve esser innanzitutto rilevato che l'“attività” del Servizio appare in questo affare mossa da finalità di allontanamento, dal campo delle indagini, delle ipotesi della collisione e dell'eventuale connessione tra caduta del DC9 e quella del MiG libico. Connessione questa che, seppur negata, risulta invece essere stata presa in considerazione e analizzata, così come non é stato facilmente accertato, per gli ovvi ostacoli alla penetrazione nelle carte dei Servizi.

Il S.I.S.MI, al tempo dei fatti era diretto dal generale di Corpo d'Armata Giuseppe Santovito, deceduto, risultato iscritto alla Loggia P2, e per tale motivo allontanato dal Servizio, insieme al generale Musumeci, Capo dell'Ufficio Controllo e Sicurezza. Vice Direttore del Servizio il generale Abelardo Mei. Direttore della 1ª Divisione - Controspionaggio era il colonnello Pasquale Notarnicola, mentre alla 2ª Divisione - Ricerche era il colonnello Armando Sportelli.

Un'attenta analisi del periodo é stata già compiuta dalla Commissione Stragi nella relazione del Presidente Gualtieri, presentata ai Presidenti dei due rami del Parlamento il 1° ottobre 90. Dura la valutazione sull'operato del S.I.S.MI: “L'attività del S.I.S.MI, per Ustica, sembra all'inizio interessata esclusivamente a verificare la “tenuta” della posizione ufficiale assunta dall'Aeronautica militare dell'assoluta estraneità italiana all'incidente (“tutti gli aerei a terra; tutti i missili nei loro depositi”) e a conoscere se qualche risultanza potesse metterla in forse nello sviluppo delle varie inchieste amministrative e giudiziarie.

Il S.I.S.MI non si curò minimamente di verificare la veridicità della rivendicazione su Affatigato, nè di capire perché era stata fatta.

Il S.I.S.MI non dedicò nemmeno molta attenzione alla possibilità che soggetti non italiani avessero avuto una qualche parte nella vicenda.

La sua attenzione si portò a seguire lo sviluppo delle indagini e, se possibile, a precederle”.

La valutazione del Presidente Gualtieri deve essere pienamente condivisa. Al S.I.S.MI, come in altri organi istituzionali preposti alla sicurezza del nostro Paese, si sarebbero dovute trovare tracce documentali di quelle informazioni che il Ministro Formica aveva riferito al Ministro Lagorio, nella prima decade di luglio del 1980, e che indicavano come ipotesi da non escludere l'abbattimento del DC9 ad opera di un missile. Invece, nessun riscontro documentale é stato rinvenuto agli atti del Servizio. Nasce da questa situazione la questione delle responsabilità oggettive relative alla presenza di questi “buchi” documentali, cioè della totale inerzia del Servizio o della perfetta distruzione di atti.

Preposto al controllo politico del Servizio Militare era, in ottemperanza al disposto dalla legge 801, il Presidente del Consiglio dei Ministri, all'epoca l'on.le Francesco Cossiga, che aveva demandato il compito con delega per i Servizi di informazione al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri senatore Francesco Mazzola. Al dicastero della Difesa invece si trovava l'on.le Lelio Lagorio. Il presidente Cossiga, l'on.le Lagorio e il senatore Mazzola sono stati sentiti nel corso dell'istruttoria, ma nulla di utile hanno riferito in questo ambito. Anzi, hanno escluso di aver ricevuto notizie di qualche interesse sulla vicenda da parte del S.I.S.MI.

Lagorio dichiara addirittura che non si fidava dei Servizi in quanto risultavano incompetenti. Ma a conforto di questa negativa considerazione, nulla è stato rinvenuto. L'on.le Lagorio non aveva mai fatto cenno a questa scarsa credibilità e fiducia nei confronti del S.I.S.MI. Nè v'è alcuna prova di iniziative e di attività per pôr mano a un rinnovamento di quella istituzione. Tantoché questo comportamento sembra più volto a prendere le distanze da quell'ambiente, inquinato anche dalla forte presenza della Loggia P2, che ad una valutazione e a una reale e obiettiva preoccupazione al tempo.

Si deve sottolineare che la valutazione del Presidente Gualtieri di per sè già severa, fu espressa soltanto sulla base della documentazione, per lo più monca e parziale, trasmessa dal S.I.S.MI alla Commissione Parlamentare. In seguito, anche se l'acquisizione del materiale documentale su Ustica in questo procedimento è stata alquanto tormentata, giacchè il Servizio non sempre ha corrisposto con la dovuta solerzia alle numerose richieste che sono state avanzate nel tempo, una notevole mole di nuovi atti è stata acquisita, che consente di avere una visione molto più ampia, ma non meno critica, dell'attività del Servizio.

Alla prima richiesta il S.I.S.MI invia soltanto i documenti in fotocopia che già erano stati trasmessi alla Commissione Pratis. L'analisi di questi documenti non è stata semplice, in quanto a causa della non perfetta fotocopiatrice compiuta dal Servizio, ne è derivata difficoltà di interpretazione delle annotazioni apposte sui documenti di pugno dai funzionari del S.I.S.MI; annotazioni che, il più delle volte, sono più utili del contenuto della nota stessa. Per tale motivo il più delle volte si è stati costretti a chiedere l'esibizione in originale di singoli documenti. E proprio da queste esibizioni si è potuto desumere che in non pochi casi le cattive riproduzioni fossero state predisposte volontariamente ad hoc, proprio cioè rendere difficoltoso il lavoro di esame dei documenti.

Ma tra le cause delle difficoltà che si sono riscontrate nei rapporti con il Servizio – almeno sino ai primi anni 90 - un posto di primo piano lo

occupa la tendenza, da parte del S.I.S.MI, a non ottemperare in modo rigoroso alle richieste avanzate da questo Giudice Istruttore. Il Servizio autonomamente ha ritenuto di compiere selezioni degli atti da trasmettere al Giudice, sulla base di criteri propri, alquanto incomprensibili e discutibili. La valutazione su ciò che può essere o non essere utile all'istruttoria – è ovvio – spetta soltanto al Giudice e non al destinatario delle richieste. Questa anomala “consuetudine” ha portato ad esiziali ritardi nell'acquisizione di utile documentazione, da cui molti dubbi sulla genuinità della prassi del Servizio.

E' sufficiente rammentare che nel giugno 87 il S.I.S.MI ad una richiesta dell'Ufficio si limita a riferire che “in merito all'incidente occorso al MiG23 libico precipitato sui Monti della Sila, nulla risulta a questo Servizio, oltre alla documentazione ufficiale trasmessa in copia dallo Stato Maggiore Aeronautica - 2° Reparto” (v. missiva del S.I.S.MI del 30 giugno 87). Tutto il seguito dell'istruzione ha mostrato che questa dichiarazione non corrispondeva assolutamente a verità. Numerosi sono stati i documenti che nel prosieguo dell'istruttoria sono stati acquisiti e non hanno trovato alcun riscontro tra quelli del SIOS/A. Ma di ciò si farà riferimento nella parte dell'ordinanza dedicata alla vicenda del MiG23 libico.

Il proposito del S.I.S.MI di non consegnare una parte di notevole interesse verrà alla luce nel momento in cui questo Giudice con provvedimento del 20 aprile 95 ordina l'esibizione di tutta la documentazione concernente sia la vicenda di Ustica che quella del MiG libico. Da questa esibizione emergeranno documenti inediti, in particolar modo sulla vicenda del MiG libico. Proprio dalla pratica sul DC9 Itavia della 1ª Divisione verrà rinvenuto l'atto 568 (fino al 95 mai esibito) concernente due interrogazioni parlamentari sulla vicenda del MiG libico. Sul documento si possono leggere due distinte annotazioni: la prima, “pervenuta con la visione a Sig. D.S. atto 569”, la seconda di pugno di Masci “1/8/80 - Pervenuta v.b. da Ufficio del Direttore”. Il documento é di rilievo in quanto fornisce un'ulteriore prova che l'attivismo di fine luglio, di cui si parlerà ampiamente più innanzi, scaturisce da un possibile collegamento tra il disastro del DC9 ed il rinvenimento del MiG libico in Castelsilano.

Si devono altresì ricordare le annotazioni di D'Eliseo, Capo dell'Ufficio del Direttore del Servizio, apposte sull'appunto del 23 luglio 80 relativo all'autopsia al pilota libico, del seguente tenore “sì per SIOS/A progetto Notarnicola/Tascio ore 19 del 23/7/80”. Il documento era stato già trasmesso più volte ma privo dell'annotazione in calce.

Vanno rilevate anche le annotazioni, sempre di D'Eliseo, sulla richiesta di interprete da parte del SIOS/A, del 19 luglio 80 e la disposizione di inviare il "sig. Milani". La testimonianza di Milani come si vedrà più innanzi, é stata di notevole utilità.

Eppure si è sempre sostenuto da parte del Servizio che "tutto il materiale in possesso del Servizio é stato inviato integralmente, senza alcun omissis, alla Commissione Pratis, al giudice Bucarelli, al Comitato Parlamentare di Controllo, al Presidente del Consiglio ed al Ministro della Difesa" (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi 20.06.90). Dichiarazione confermata anche nel corso della successiva audizione del 27.06.90.

Deve anche essere osservato che il S.I.S.MI ed i suoi più alti livelli hanno sempre escluso una correlazione tra il DC9 ed il MiG libico. Tuttavia, dalla cartella relativa all'anno 1980 contenente il carteggio sull'incidente, acquisita dallo Stato Maggiore del S.I.S.MI, in cui risultano inseriti gli atti dell'Ufficio del Direttore del Servizio, é stata rilevata una sotto cartella contenente copia dei documenti concernenti il MiG libico relativi al 1980. Un ulteriore riscontro é stato rinvenuto sempre agli atti dello Stato Maggiore relativi al 90, all'interno di una cartella "Visione Capo di Stato Maggiore", nella quale era custodita una "cronologia sulle principali attivazioni ricevute/risposte fornite dal S.I.S.MI" relativa all'incidente di Ustica. In questo documento i due eventi sono inseriti cronologicamente.

2. L'attivismo della 1ª Divisione di fine luglio.

La Divisione del S.I.S.MI che più si é interessata della vicenda di Ustica é stata la 1ª Divisione - Contro Spionaggio, diretta dal colonnello Pasquale Notarnicola. L'analisi della documentazione concernente l'incidente di Ustica acquisita da questa Divisione ha messo in luce - nei giorni 29 e 30 luglio 80 - un particolare attivismo a fronte, invece, di una carenza di informazioni e di attività riscontrata fino a quella data, fatta salva la solita rassegna stampa.

Il 29 luglio, quindi a distanza di tempo dall'evento di Ustica e del MiG23 libico, si registra l'interesse del S.I.S.MI ad acquisire, contemporaneamente attraverso il Centro CS di Bari, i tracciamenti radar concernenti la caduta del DC9 Itavia e quelli relativi al MiG23 libico caduto sulla Sila 21 giorni dopo il primo evento. La documentazione che veniva prelevata direttamente dal maresciallo Maraglino del Nucleo di Taranto,

dipendente dal Centro CS di Bari, era trasmessa dal CS di Bari con missiva nr.5305 datata 29 luglio e nr.5333 datata 30 luglio, entrambe di risposta a richieste telefoniche della 1^a Divisione.

Con la prima missiva, venivano trasmesse copie delle registrazioni dei tracciamenti radar delle stazioni radar di Marsala e Licola sotto forma alfanumerica e copia della carta concernente i ritrovamenti dei relitti relativi all'incidente del DC9 Itavia. Con la seconda, invece, veniva trasmessa copia dei tracciamenti radar concernenti il giorno della caduta del MiG libico sulla Sila, e nella quale veniva anche riferito che la stessa documentazione era stata acquisita anche dal SIOS/A, e che la Guardia di Finanza aveva acquisito la carte dei ritrovamenti dei relitti relativi all'incidente del DC9 Itavia.

Entrambi i documenti costituiscono esiti a richieste in via breve. Questa appare, già di per sé, una procedura anomala e inconsueta. Normalmente i vari reparti del S.I.S.MI corrispondono tra di loro, ai vari livelli, con regolare carteggio formale. L'uso del telefono è sì praticato in certe occasioni, ma solo per acquisire dati di conoscenza marginale, chiarire eventuali punti interpretativi, ottenere particolari conferme. Nei casi urgenti, poi, si fa ricorso – ci si riferisce al tempo – a messaggi via telex, la cui trasmissione, oltre ad essere normalmente più sicura, consente la certificazione in atti precisa ed incontrovertibile dei termini, dei tempi e dei modi della richiesta in maniera da eliminare ogni possibilità d'equivoco. Entrambi i documenti poi recano un'annotazione attestante che le copie delle registrazioni sono state acquisite in “veste ufficiale”. Questa precisazione può trovare giustificazione solo nel fatto che fosse stata prospettata o comunque si fosse parlato di una possibilità o di una più conveniente acquisizione in una “veste” per così dire riservata od anche confidenziale o, comunque, non ufficiale. Portano infine, questi due documenti, come oggetto della missiva “Incidente DC9-Itavia”. Anche questo particolare rivela quindi che pure i tracciamenti radar concernenti la caduta del MiG libico venivano richiesti nel quadro di un accertamento o di una verifica concernente la vicenda del DC9 Itavia.

L'improvviso interesse e la frenetica acquisizione dei tracciamenti radar si deve collegare ad un documento emerso agli atti della 1^a Divisione, documento che manifesta l'uso dei materiali ottenuti dal 3° ROC di Martina Franca. Si tratta dell'“Appunto per il Signor Direttore del S.I.S.MI” nr.04/263/3^a datato 29 luglio 80, originato dalla 3^a sezione della 1^a Divisione. Il documento - che sembrerebbe un punto di situazione sull'evento Ustica - inizia senza alcun riferimento a richieste superiori o a nuovi sviluppi sulla vicenda. Dopo un richiamo ad un precedente appunto

sulla vicenda, dell'11 luglio precedente, si giustifica il ritorno in argomento con illazioni apparse sulla stampa concernenti le reali cause dell'incidente, con particolare riferimento all'ipotesi di una collisione con altro aereo. Quindi si espone l'ulteriore attività informativa, in tre distinte direzioni - Ministero dei Trasporti, SIOS/A, Magistratura - di cui vengono descritti gli esiti.

Per quanto concerne il Ministero dei Trasporti, si riferisce che il Raggruppamento Centri CS di Roma ha effettuato una “verifica” che ha fornito esito assolutamente negativo sull'eventuale esistenza di documentazione grafica o fotografica conseguente il rilevamento radar da cui potessero evidenziarsi indizi di collisione. Va subito rilevato che all'interno della pratica del Raggruppamento nessun riferimento é stato riscontrato alla verifica di cui sopra.

Per il SIOS/A, si riferisce che il Capo Reparto “interessato direttamente”, in merito ai tracciamenti radar, ha confermato l'esistenza della documentazione in argomento, aggiungendo una serie di notizie e precisazioni e acconsentendo a “ricercare copia delle registrazioni citate presso il 3° ROC di Martina Franca”; così che ne sarebbe derivato l'incarico al Centro CS di Bari di reperire la documentazione medesima.

Il generale Tascio ha cercato sin dalla sua prima testimonianza in Commissione Stragi di prendere le distanze dall'attività svolta dal S.I.S.MI. Egli, riferendosi in particolare all'appunto del 29 luglio 80 ed al successivo del 6 agosto, scrive in un appunto sequestratogli: “il modo sciatto e la leggerezza dimostrati nelle analisi e nelle conclusioni, gettano una luce di pressappochismo sulla intera stesura dei due documenti, pressoché concomitanti, e li privano di qualsiasi probante significato”. Il medesimo nello stesso appunto scrive, falsamente, di non aver avuto mai modo di trattare con il S.I.S.MI nel corso di riunioni, incontri o contatti telefonici “specifici sull'argomento”. Verrà smentito su tutte le sue affermazioni. Verrà anche dimostrato che i due Servizi hanno lavorato in sintonia con un continuo scambio di informazioni sia ufficiale che informale.

Infine, per quanto riguarda la Magistratura, si riferisce che si è avuta un'ulteriore conferma dell'esistenza della documentazione relativa alle tracce radar; che al momento gli accertamenti non hanno rivelato alcun indizio concreto per sostenere l'ipotesi di collisione o quella dell'esplosione in volo; che sulla interpretazione delle tracce, “la Magistratura è d'avviso che non disponga in ambito nazionale di tecnici o strumenti idonei alla loro analisi e per tale motivo probabilmente si rivolgerà a Stato estero (USA); non è orientata a scartare anche l'ipotesi di “interferenze in volo””.

Tutta la ricerca informativa contenuta nel documento non ha trovato riscontro alcuno negli atti acquisiti dal S.I.S.MI; di conseguenza, è da ritenere che si sia trattato di acquisizione di notizie ricevute per le vie informali, o, ancor più grave, che siano sparite le cosiddette “pezze d'appoggio”. In proposito si deve rilevare che la copertina indice del fascicolo di Ustica relativa al 1980 risulta redatta, o più verosimilmente ricopiata, dalla stessa mano a cominciare dall'atto nr.556 del 1° luglio 80 e a finire all'atto 609 del 21 luglio 81 all'interno del “cavalluccio” n.556 della pratica 1971 - 3 - 54 - 1 all'oggetto “Incidente aereo DC9 - Ustica - giugno 1980”.

A chiusura del documento viene preannunciato l'invio “entro le 17 all'Ufficio di V.E. di due documenti relativi all'incidente, che non sono stati esaminati da questa Divisione in quanto non ancora pervenuti all'atto della compilazione dell'appunto”.

La compilazione di questo documento con tale incredibile urgenza, sì da farlo seguire “a parte” da documenti pervenuti dal Centro CS di Bari, appare incomprensibile e inspiegabile. L'evento di Ustica si era verificato da più di un mese e quello del MiG23 da undici giorni. Nel tempo trascorso non si erano verificati sviluppi notevoli di particolare rilevanza, nè tantomeno si era ipotizzata una relazione tra i due episodi, tali da giustificare una così repentina ripresa dell'attività informativa.

Fino a quella data la 1ª Divisione non aveva fatto altro che limitarsi a trasmettere superiormente, l'11 luglio - come già sottolineato sopra - un insieme di notizie slegate e confuse, tanto che il tenente colonnello Alloro, funzionario della 1ª Divisione, di cui si riferirà diffusamente infra, appone sul foglio la seguente annotazione “Ad onor del vero i giornali sono stati più dettagliati”; notizie riprese - tali e quali - da un'informativa del Raggruppamento Centri CS di Roma. E tutto ciò diciotto giorni prima. Il 29 luglio, invece, si verifica la ripresa dell'attività informativa e l'unica motivazione addotta per questa ripresa - con simili modalità di straordinaria urgenza - è indicata in talune notizie riportate dalla stampa.

Questa spiegazione appare senza alcun valore. Potrebbe trovarne, invece, una fondata qualora fosse dimostrato che l'affrettata raccolta di notizie - che non trova alcun riscontro in atti - rispondesse ad una spinta di inderogabile urgenza conseguente a richieste superiori di approfondimento.

L'elemento più inquietante e incomprensibile nell'esagerata sollecitudine con la quale sono stati acquisiti copia dei tracciamenti radar dal 3° ROC di Martina Franca sta nel fatto che, nella stessa giornata, quindi a distanza di tempo dai due eventi di Ustica e del MiG libico, viene chiesta contemporaneamente, da parte del S.I.S.MI, l'acquisizione dei tracciamenti

radar relativi all'incidente di Ustica e quelli relativi al velivolo libico, entrambi, trasmessi dal Centro CS di Bari con missiva ad oggetto "Incidente DC9 Itavia". A rendere ancora più inspiegabile il fatto, sta la circostanza che nella medesima giornata, come s'è detto, si registra contemporaneamente l'interesse del S.I.S.MI da una parte, del SIOS/A dall'altra e, infine, della Guardia di Finanza.

Poichè, al riguardo, non sembra ipotizzabile una fortuita casualità, non rimane che formulare l'ipotesi che si sia verificato in certi ambienti un evento che ha reso necessarie queste iniziative multiple e differenziate. Quello che è certo è che questo evento non è confessabile o comunque ammissibile.

Gli ufficiali della 1^a Divisione del S.I.S.MI sentiti al riguardo non hanno fornito giustificazioni plausibili al cd. "attivismo del 29 e 30 luglio 1980". Essi lo riconducono alla pubblicazione sul quotidiano "Il Messaggero", nell'edizione del 29 luglio di un articolo in cui, in relazione all'incidente del DC9 Itavia, venivano espresse considerazioni e valutazioni sulla possibilità, come causa della sciagura, di una collisione in volo. Questa giustificazione addotta appare quantomeno pretestuosa, tenuto conto che l'ipotesi di una collisione non era nuova e che già aveva attirato, e da tempo, l'attenzione della stampa. Resta pertanto inspiegato il motivo dell'improvviso interesse, soprattutto perché il Servizio non aggiungeva nulla di nuovo a quanto già era stato riportato precedentemente dalla stampa.

Il tenente colonnello Alloro in un quadro di generale reticenza - di cui si dirà più innanzi - ammetteva di essere stato il compilatore dell'appunto, ma soltanto sotto dettatura del colonnello Notarnicola. Osservava che egli in relazione al DC9 non aveva svolto alcuna attività informativa né tantomeno di esserne a conoscenza. Verrà smentito su tutto. Aggiungeva che prima dell'inoltro, l'appunto era stato corretto da Masci in quanto nel frattempo egli era stato inviato da Tascio a consegnare o a prelevare un documento. Di ciò si dirà più innanzi (v. esame Alloro Umberto, GI 15.07.93).

In relazione a questo documento il generale Notarnicola riferiva, nel corso della audizione in Commissione Stragi, un episodio di oggettiva gravità, dichiarando di non riconoscere come propria la firma che era stata apposta sull'"Appunto per il Direttore del Servizio" nr.04/263/3^a del 29 luglio 80, esprimendo il dubbio che con tale falsificazione si fosse voluto eliminare qualche scrittura del generale Santovito - Direttore del S.I.S.MI - di cui in effetti non risulta la decretazione, che, di norma, egli apponeva su ogni atto alla sua visione.

L'assenza delle annotazioni di Santovito viene notata anche da Masci che dichiara "In effetti la cosa che più stupisce é che sul documento non c'è

alcuna determinazione del Direttore del Servizio. Di solito quanto meno egli apponeva una sigla di visto. Non so spiegare questa mancanza” (v. esame Masci Claudio, GI 23.03.93).

Deve però essere rilevato che sul primo foglio del documento risulta una annotazione del capitano Masci datata 1^a agosto 80 in cui questi attesta la visione l'appunto da parte del Direttore del Servizio.

Il colonnello D'Eliseo ha osservato che l'assenza della sigla da parte del generale Santovito può trovare giustificazione solo nel fatto che il documento era urgente a tal punto che non vi sia stato nemmeno il tempo per siglarlo. Premettendo di non conoscere i motivi che hanno portato all'attivismo, ha dichiarato, comunque, che “gli unici che avrebbero potuto fargli richieste di questo genere erano il Ministro della Difesa e il Presidente del Consiglio” (v. esame D'Eliseo Secondo, GI 16.09.93).

Su questa vicenda il fatto che ha più colpito è che nessun interesse o reazione abbia suscitato presso la Direzione del S.I.S.MI il disconoscimento della firma da parte di Notarnicola, tra l'altro ampiamente pubblicizzato dalla stampa.

Gli ufficiali del S.I.S.MI, nel corso delle testimonianze rese a questo Ufficio, hanno sdrammatizzato e minimizzato la circostanza. Il capitano Masci dichiarava “Nessuno al Servizio mi ha chiesto valutazioni al riguardo” (v. esame Masci Claudio, GI 23.03.93); il colonnello Lombardo osservava che “Al Servizio si andò a vedere il documento e l'affermazione fu ritenuta strana” (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 26.03.93); il tenente colonnello Alloro affermava “Ho sentito dire che Notarnicola aveva disconosciuto la sua firma sull'appunto. Non mi è stata chiesta dal Servizio nessuna relazione sulla vicenda” (v. esame Alloro Umberto, GI 15.07.93).

Al contrario l'attivismo relativo all'acquisizione dei dati di plottaggio dal 3° ROC di Martina Franca ha provocato, nel 1989, da parte della Direzione del S.I.S.MI, la richiesta di dichiarazioni da parte di Salvatore Curci - nel 1980 Vice Capo Centro del CS di Bari - e di Cosimo Maraglino - responsabile del Nucleo di Taranto, dipendente del Centro CS di Bari. Dichiarazioni che in un primo momento venivano richieste anche a Matteo Antonicelli - Capo Centro CS di Bari - non più redatte però perché costui non più convocato.

Curci dichiarava di avere avuto disposizioni dalla 1^a Divisione di ottenere - dal 3° ROC di Martina Franca - i plottaggi radar relativi all'incidente del DC9 Itavia e a tale scopo di avere inviato presso l'Ente il maresciallo Maraglino del Nucleo di Taranto; il quale nello stesso giorno rientrava da Martina Franca in possesso del materiale richiesto. Il medesimo

ricordava di aver approntato la lettera di trasmissione che consegnava, l'indomani, al Capo Centro, nel frattempo rientrato dalle ferie.

Maraglino dichiarava di essere stato interessato telefonicamente dalla Direzione del Centro CS di Bari di reperire copie delle rilevazioni radar al Comando del 3° ROC di Martina Franca; disposizione che egli eseguì recapitando il pomeriggio dello stesso giorno il materiale raccolto al Direttore del Centro CS di Bari. Ricordava, inoltre, che il mattino successivo era stato nuovamente attivato telefonicamente dalla Direzione del Centro CS di Bari affinché ritornasse presso il 3° ROC per chiedere copie delle trascrizioni in chiaro della documentazione acquisita il giorno precedente. Era ritornato il pomeriggio a prendere in consegna la documentazione, previa firma di una ricevuta che includeva anche un modulo in bianco da far firmare al Reparto destinatario. Ricevuta che alcuni giorni dopo ricordava di aver ricevuto dal Centro CS di Bari con l'ordine di recapitarla al 3° ROC.

Entrambi - nelle loro dichiarazioni testimoniali - non fanno alcun cenno all'acquisizione dei tracciamenti radar relativi al 18 luglio, giorno in cui risulta caduto il MiG23 libico, che furono invece acquisiti e inviati alla 1ª Divisione. Anzi precisavano di non aver richiesto a Martina Franca i plottaggi relativi al MiG Libico ma soltanto quelli del DC9.

Solamente in data 15 luglio 93 Curci - a seguito della testimonianza resa il giorno precedente, nel corso della quale era stato ammonito - si presentava spontaneamente riferendo che, nella seconda missione al maresciallo Maraglino al 3° ROC, era stata richiesta copia dei plottaggi del MiG Libico. Precisava, inoltre, che la richiesta gli era stata rivolta dal dr. Angeli della 1ª Divisione, il quale era stato, per questa vicenda, il suo unico interlocutore.

Il riferimento al dr. Angeli non appare convincente, tenuto conto che tale ricordo avveniva soltanto - come già evidenziato - a seguito del formale ammonimento. Lo stesso Curci, nel corso dell'interrogatorio reso in data 4 dicembre 96, riferiva che a seguito della testimonianza resa in data 14 luglio 93 si era recato dal proprio Direttore di Divisione - colonnello Lombardo - al quale aveva segnalato la "situazione nella quale si era venuto a trovare, giuridicamente parlando".

Il dr. Angeli, al tempo dei fatti, fungeva da Direttore della 4ª sezione della Divisione ed affiancava, in quei giorni, il dr. Follo in quanto lo avrebbe sostituito dal 1° agosto 80 nelle funzioni di Direttore della Segreteria del Direttore della 1ª Divisione, colonnello Notarnicola.

Angeli - sentito sulla vicenda - dichiarava di escludere di aver effettuato la richiesta al Centro CS di Bari, evidenziando che la vicenda era

stata seguita direttamente dai funzionari della 3^a sezione e che comunque, in quel momento, non avrebbe avuto né l'autorità né il potere per avanzarla. (v. esame Angeli Giorgio, GI 01.10.97).

Deve però essere ricordato che in una fotocopia della missiva di Bari del 29 luglio si rileva un'annotazione di pugno di Angeli che attesta che il documento é stato visto dal Direttore di Divisione il 29 luglio. Altra annotazione, invece, di Alloro evidenzia “capitano Masci sa tutto - 29/7”. Si può pertanto desumere che il punto di riferimento di tutta la vicenda é stato piuttosto il capitano Masci che Angeli.

Nel prosieguo dell'attività istruttoria emergeva, tra l'altro, che le dichiarazioni richieste nel 1989, dalla 1^a Divisione al Centro CS di Bari, e redatte da Curci e Maraglino, venivano da questi ultimi concordate e non redatte, come invece gli stessi avevano dichiarato, in piena autonomia. (v. interrogatori Maraglino Cosimo, GI 25.10.96 e Curci Salvatore, GI 04.12.96).

Maraglino nella dichiarazione ad uso interno pone in evidenza che nella seconda missione al 3° ROC dovette firmare un modulo di ricevuta che “includeva anche una parte in bianco da far firmare al Reparto destinatario con carico di successiva restituzione al 3° ROC”, disposizione che egli effettivamente eseguì dopo alcuni giorni.

Anche la vicenda relativa a questa ricevuta appare significativa. La prima anomalia è costituita dalla mancanza, presso la 1^a Divisione del S.I.S.MI, della parte del modulo di ricevuta su cui veniva registrata la firma del funzionario del S.I.S.MI che aveva ricevuto il plico. Il modulo, firmato per ricevuta, risulta trasmesso con regolare lettera al Centro CS di Bari e da questo, attraverso il dipendente Nucleo di Taranto, fatto pervenire al 3° ROC. La mancata conservazione agli atti del Servizio di questa parte del modulo ingenera il sospetto che il documento fosse stato deliberatamente fatto sparire al fine di nascondere la firma della persona che lo aveva sottoscritto o per la presenza di una qualche annotazione significativa.

Sulla consegna della documentazione a Roma, il maresciallo Lollino del Centro CS di Bari, riferiva di aver consegnato nel 1980 una busta con corriere eccezionale a mezzo aereo. Ricordava di essere stato prelevato a Fiumicino dal capitano Masci della 1^a Divisione, al quale aveva consegnato la busta, ignorandone il contenuto (v. esame Lollino Giuseppe, GI 23.04.93). Masci afferma di non ricordare la circostanza, pur rammentando di aver consegnato l'appunto personalmente al colonnello D'Eliseo. Quest'ultimo non ha ricordato il fatto, pur non escludendolo (v. esame D'Eliseo Secondo, GI 16.09.93).

Allo scopo di verificare le generalità del funzionario del S.I.S.MI che aveva ricevuto la documentazione è stata disposta l'acquisizione della minuta della documentazione presso il 3° ROC di Martina Franca nella quale avrebbe dovuto esser compreso il modulo di ricevuta. E' però risultato che la documentazione stessa era stata da tempo distrutta con verbale datato 17 marzo 88, in ottemperanza alle norme che regolano l'eliminazione della documentazione. La distruzione di questa documentazione da parte del 3° ROC costituisce motivo di riflessione, tenuto conto che in quell'anno le circostanze della caduta del MiG libico avevano già attirato l'attenzione della Magistratura e dell'opinione pubblica.

Allo stato perciò, anche se non è possibile giungere all'identificazione, attraverso documenti, dell'Ufficiale del S.I.S.MI che ha firmato il modulo di ricevuta del 3° ROC, relativo alla presa in consegna dei tracciamenti radar del 18 luglio 80, si ha motivo di ritenere che l'ufficiale possa identificarsi in Masci. In primo luogo in quanto é l'ufficiale che preleva il maresciallo Lollino del CS di Bari all'aeroporto e lo accompagna a Palazzo Baracchini. In secondo luogo il plico doveva essere firmato da ufficiale della 1ª Divisione, alla quale il plico era diretto. In terzo luogo Masci é l'ufficiale della 3ª sezione che ha seguito tutta la vicenda così come risulta attestato da Alloro.

Come si è già accennato sopra, dichiarazioni su tali circostanze, in un primo momento, venivano richieste anche ad Antonicelli che si era dichiarato disponibile a fornirle. Dichiarazioni che, invece, non gli furono ulteriormente più richieste. Non emerge il motivo formale per il quale il Servizio non ha registrato - come per il Curci e il Maraglino - anche le dichiarazioni di Antonicelli. Ma ben può intravedersi il voluto proposito di non acquisirle al fine di evitare eventuali asserzioni per lo meno scomode, o peggio, compromettenti.

In questo contesto torna utile evidenziare - come già accennato - che il foglio di trasmissione originato dal Centro CS di Bari nr.5333 del 30 luglio a firma Antonicelli, relativo ai dati di plottaggio del 18 luglio, reca all'oggetto il riferimento a "Incidente DC9-Itavia". Oggetto, questo, che risulta essere stato modificato nell'esemplare della 1ª Divisione in "Incidente aereo libico". La modifica veniva "notificata" dall'apposizione nel foglio da una annotazione di pugno di Masci in cui quest'ultimo attesta di avere parlato con il Capo Centro CS di Bari sulla difformità dell'oggetto con il contenuto del foglio. Correzione che, invece, non è stata apposta sull'esemplare agli atti del Centro CS di Bari né tanto meno sul registro di protocollo dello stesso Centro.

L'annotazione risulta sovrapposta ad altra cancellata. La perizia disposta dall'Ufficio é riuscita ad interpretare soltanto la parte iniziale: “Richiamata sua attenzione sulle diversità orario dei dati rilevati rispetto a quelli citati nella lettera” (v. perizia grafica 10.04.92). Ciò, pertanto, rivela che la richiesta di informazioni a Bari non era motivata dall'errore dell'oggetto, quanto, invece, dalla difformità degli orari riportati sulla missiva che risultavano espressi in ora locale e quelli riportati nei tracciamenti in allegato che erano espressi in orario zulu.

Antonicelli ha tra l'altro affermato - così smentendo quanto asserito da Masci - che se avesse effettivamente ricevuto la segnalazione di Masci concernente l'errore sull'oggetto della missiva del 30 luglio, avrebbe di certo apposto la correzione sull'esemplare di Bari così come sul protocollo. La testimonianza di Antonicelli ha trovato conforto sia nella minuta che nel protocollo, in cui non é stata riscontrata alcuna correzione di cambio dell'oggetto.

Deve esser poi rilevato che nell'84 Antonicelli veniva trasferito dal Centro CS di Bari e inviato in “parcheggio” alla scuola del Servizio. Non ha mai saputo la ragione del suo improvviso allontanamento. Il colonnello Lombardo ha asserito di non conoscere i motivi del trasferimento di Antonicelli, precisando comunque che la decisione era stata presa dal Capo del Servizio, ammiraglio Martini (v. esami Lombardo Bartolomeo, GI 26.03.93 e 05.10.93). Quest'ultimo, invece, ha affermato, in difformità di quanto invece dichiarato da Lombardo, che fu proprio quest'ultimo a chiedergli di sollevare il Capo Centro CS di Bari, Antonicelli, e il Capo Centro CS di Bologna, Ferretti. L'iniziativa di Lombardo potrebbe trovare giustificazione solo nel fatto che l'allontanamento di Antonicelli fu richiesto a Martini, insieme a quello di Ferretti, Capo Centro di Bologna, che si era opposto, insieme a Notarnicola, alle interferenze del Capo Centro Cs di Firenze Mannucci Benincasa nelle indagini sulla strage del 2 agosto 80.

In questo contesto può trovare spiegazione anche il fatto che, pur essendo Antonicelli colui che aveva sottoscritto la nota del 30 luglio e pur essendo il superiore di Curci, nell'inchiesta interna originata dalle dichiarazioni di Tascio il 24 ottobre 89 (che aveva negato che il SIOS avesse mai consegnato copia dei tracciati radar al S.I.S.MI) in Commissione Stragi, nessuno sentì il bisogno di acquisirne la relazione, pur essendo egli stato preavvisato, come s'è detto, da una telefonata della 1ª Divisione di una richiesta in tal senso.

Sulla vicenda é stata espletata attività istruttoria tendente ad accertare le reali cause della mancata dichiarazione di Antonicelli. Sono state raccolte le testimonianze di Umberto Saccone, che nel 1989 ricopriva l'incarico di

Direttore della Segreteria della 1^a Divisione, e dei funzionari dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, Pipitone e Pollastri.

Saccone asseriva di non conoscere le motivazioni dello Stato Maggiore sulla mancata richiesta di dichiarazioni ad Antonicelli. Soltanto a seguito della contestazione delle dichiarazioni in senso contrario di costui, ammette di non poter escluderlo. Ad ulteriore contestazione delle dichiarazioni di Antonicelli, che afferma di aver richiesto di consultare gli atti dal suo Centro originati, Saccone afferma che una richiesta del genere necessariamente deve essere stata rivolta o al colonnello Lombardo, o al colonnello Ausiliari (v. esame Saccone Umberto, GI 24.09.97).

Saccone si presentava nuovamente l'indomani e rendeva spontanee dichiarazioni a precisazione di quanto riferito il giorno precedente. In particolare riferiva di ritenere che la richiesta delle dichiarazioni avanzata dallo Stato Maggiore in data 26 ottobre 89 prendesse spunto dalle difformità delle missive del Centro CS di Bari datate 29 e 30 luglio 80, la prima riguardante l'acquisizione dei dati del DC9 Itavia, la seconda quelli del MiG libico. Ammetteva, cautamente, di ritenere verosimile di aver chiamato Antonicelli allertandolo per una eventuale richiesta di dichiarazioni, ma ciò soltanto per "un atto di riguardo nei suoi confronti" (v. esame Saccone Umberto, GI 25.09.97).

Saccone riferisce soltanto delle mezze verità. E' ufficiale ancora in servizio presso il S.I.S.MI. Fornisce, comunque, uno spaccato non proprio edificante sulle diatribe interne al Servizio che danno conferma degli schieramenti interni, in ispecie nella Divisione del Contro Spionaggio.

In particolare Saccone afferma: "Per quanto é a mia conoscenza i rapporti tra il colonnello Lombardo e il dr. Antonicelli non dovevano essere eccellenti, atteso che il dr. Antonicelli aveva evitato di avere qualsiasi rapporto con la 1^a Divisione dopo l'insediamento del colonnello Lombardo a Direttore della stessa. La tensione dei loro rapporti risale al periodo in cui il colonnello Notarnicola era direttore della 1^a Divisione. Antonicelli era ritenuto - vox populi - vicino anzi troppo vicino al Notarnicola, il quale invece non aveva avuto buoni rapporti con Lombardo. Anzi nel periodo della sua gestione lo aveva "emarginato"".

Anche Angeli fa riferimento a questi schieramenti: "Effettivamente esisteva all'epoca dei fatti una situazione di stima e fiducia reciproca tra un gruppo di ufficiali della Divisione in rapporto con il colonnello Lombardo. Per converso, altro gruppo di ufficiali veniva considerato "vicino" all'allora colonnello Notarnicola. Non mi risulta che tale situazione trovasse origine in una motivazione di carattere specifico e collegata ad intese negative tra gli uni e gli altri soggetti" (v. esame Angeli Giorgio, GI 01.10.97).

Ritornando alla vicenda delle dichiarazioni dei funzionari del Centro CS di Bari, Pipitone, funzionario dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, pur ammettendo di essersene interessato - ma solo dopo aver visto la sua sigla sul foglio agli atti dello Stato Maggiore - dichiara comunque di non ricordare la vicenda. Aggiunge di non conoscere i motivi che hanno portato alla richiesta delle dichiarazioni, osservando però di ricordare di averle lette, ma di non avere riscontrato contraddizioni di sorta. Pollastri, altro funzionario dello Stato Maggiore, invece, asserisce di non ricordare alcunché sulla vicenda.

Sulle dichiarazioni di Pipitone e Pollastri, palesemente reticenti, comunque, si ritornerà più innanzi.

Dopo aver delineato la vicenda del cd. “attivismo di fine luglio” si deve dire che per tempo ne è rimasta oscura la motivazione. Una prima spiegazione tentava di darla il generale Notarnicola, il quale s’è chiesto per quale motivo la documentazione radar relativa al MiG23 fosse stata richiesta contemporaneamente dal S.I.S.MI, dal SIOS/A e dalla Guardia di Finanza. Egli esprimeva il dubbio che “doveva essere successo qualcosa ad alto livello tale da spiegare più organi contemporaneamente ad interessarsi della vicenda”. Questo dubbio - continua Notarnicola - veniva condiviso anche da Antonicelli nel corso di un colloquio successivo alla sua audizione in Commissione Stragi (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 24.03.93).

Il riferimento all’“alto livello” come possibile input dell'attivismo dei giorni 29 e 30 luglio 80 ha trovato conferma in una annotazione apposta su un brogliaccio relativo al 1980 sequestrato al generale Tascio. In questa annotazione viene scritto quanto segue:

“NOT 28 11.00
un suo ufficiale qui
Sparsa la voce ad alti livelli
DC9 PONZA, tracce registrate
un uff/le si è mosso subito e testimonia
10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia
la posizione era tale da dover manovrare”.

Questa annotazione appare illuminante sulla genesi del cd. attivismo e, in particolare, sulla connessione che veniva fatta - già il 28 luglio 80 - tra l'incidente di Ustica e la caduta del MiG libico, e fornisce la spiegazione all'acquisizione contemporanea dei tracciamenti radar relativi ai due eventi.

L'annotazione che si riferisce ovviamente ad una conversazione tra Tascio, Capo del SIOS/A e Notarnicola, Capo della 1^a Divisione del S.I.S.MI, attesta, nella prima parte - relativamente al DC9 – la diffusione di una voce “sparsa ad alti livelli” che indicava la presenza di tracce registrate

all'altezza dell'isola di Ponza; mentre, nella seconda parte, riporta il riferimento palese al MiG23 concernente notizie di un ufficiale che “testimonia” che il velivolo volava sulla spiaggia alle h 10.30-11.00. Ufficiale che sarà accertato essere il capitano Masci.

Questa annotazione, quindi, rivela un contatto tra il Capo centro del Controspionaggio ed il Capo del SIOS/A il giorno precedente l'attivismo del 29 luglio; la presenza di un Ufficiale del Controspionaggio presso il SIOS/A in data 28 luglio 80; la connessione tra i due episodi fatta già il 28 luglio 80.

Ma non può non suscitare interesse il fatto che alla fine di luglio sia il S.I.S.MI che il SIOS prestano particolare attenzione alla zona di Ponza che è quella in cui il DC9 transita pochissimo tempo prima della caduta e sulla quale alcuni controllori di volo di Ciampino avevano individuato presenze di traffico militare appunto proprio in orario di poco antecedente la caduta dell'aereo; così come il fatto che quei due Servizi stabiliscono un possibile collegamento tra la caduta del DC9 e quella del MiG Libico.

L'annotazione del generale Tascio va messa quindi in relazione: alla riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi, il 21 luglio 80 (il cui contenuto è annotato nell'agenda del generale Melillo) nel corso della quale il Direttore del S.I.S.MI Santovito, presente il generale Tascio, fa un chiaro accostamento tra il DC9 e il MiG libico osservando “Se chiedono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale”; nonché all'appunto relativo all'autopsia del pilota libico, acquisito presso lo Stato Maggiore del S.I.S.MI, in cui risulta annotata alle ore 19.00 del 23 luglio 80 dal colonnello D'Eliseo, Capo dell'Ufficio del Direttore del S.I.S.MI, la seguente scritta: “Sì per SIOS per progetto Notarnicola-Tascio”; e infine all'annotazione rinvenuta nell'agenda di Santovito ed apposta alla data del 23 luglio 80 del seguente tenore: “Ustica: qualche dubbio: Ministro dei Trasporti sentire i servizi-”. A matita, subito a lato “Notarnicola”.

Deve essere immediatamente rilevato che dell'attività promossa da Santovito e Notarnicola sui non meglio indicati dubbi espressi da Formica sulla vicenda di Ustica, nulla è stato rinvenuto agli atti del Servizio. Questi “dubbi” non possono non essere collegati alla ipotesi del missile come causa del disastro del DC9 Itavia, che Formica riferì al Ministro della Difesa Lagorio nella prima decade di luglio.

Quanto sopra dà ulteriore conferma della sintonia dei rapporti tra i due Servizi di informazioni. Rapporti questi che erano finalizzati non all'accertamento dei fatti, ma ad escludere l'eventuale connessione con il MiG libico o con eventuali collisioni con altri velivoli o, ancora, con l'ipotesi del missile avanzata dal Ministro Formica.

Il generale Tascio, interrogato, ha dichiarato di non ricordare la visita di un ufficiale del S.I.S.MI, ma ammette “certamente se l'ho scritta c'è stata”. Riconduceva le notizie contenute nell'annotazione come apprese dall'Ufficiale del S.I.S.MI, precisando che la connessione era stata evidentemente formulata dallo stesso ufficiale e confermando un probabile contatto telefonico con Notarnicola. Ciò dichiarava però non come ricordo diretto, ma come interpretazione - a posteriori - della propria annotazione. Sottolineava poi che per “alti livelli” intendeva riferirsi al “livello ministeriale”, più precisamente al “livello Ministro”. Tentava, inoltre, di ricondurre il riferimento al volo di un velivolo a bassa quota sulla spiaggia, a quello di un G91 di Brindisi. Tale affermazione non è però credibile. E' chiaro il riferimento al MiG23 di cui all'appunto della 1ª Divisione redatto da Masci; Masci che non può che essere l'ufficiale che “testimonia” e con molta probabilità anche l'ufficiale che si reca il 28 da Tascio.

Sia Notarnicola che Tascio escludevano un loro contatto per questa vicenda. Solo Tascio a seguito della contestazione della propria annotazione finiva per ammetterlo.

Un'ulteriore conferma che il giorno 28 luglio era intercorso un contatto tra il S.I.S.MI ed il SIOS/A emerge dalla “Nota per il Signor Direttore della Divisione” relativa al MiG libico e datata 28 luglio 80, a firma Masci. In questo documento allegato all'Appunto per il Signor Direttore del Servizio datato 28 luglio 80 concernente le notizie acquisite dal capitano Masci in Calabria, si precisa che “il contributo fornito al SIOS/A è stato dato per le vie brevi e non risulta da atti scritti”. Questa nota costituisce, pertanto, un'ulteriore prova dei contatti tenutisi, nel periodo di interesse, tra il S.I.S.MI ed il SIOS/A.

Come già rilevato sopra, di rilevante interesse su detti contatti l'annotazione rinvenuta in un documento del S.I.S.MI acquisito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI. In questo documento concernente l'autopsia eseguita sul corpo del pilota libico - veniva annotato, come già detto, dal colonnello D'Eliseo, Capo dell'Ufficio del direttore del S.I.S.MI, la seguente frase: “Sì per SIOS/A per progetto Notarnicola-Tascio h.19.00 del 23 luglio 80”. Il documento era stato trasmesso a monte dalla 1ª Divisione come allegato all'Appunto 04/250/3^del 23 luglio 80. Il documento dopo essere stato visto dal Ministro della Difesa, così come attesta l'annotazione di D'Eliseo “Visto dal sig. Ministro il 23/7/80 (dr. Fiaschi)”, ritorna in Divisione con l'aggiunta, in calce all'appunto, di un'annotazione di pugno di Santovito del seguente tenore: “Non é morto per infarto: si tratta di soggetto di razza indoeuropea (Libico) – Santovito”.

L'esemplare in cui é stata apposta l'annotazione sul “progetto” risulta identico all'appunto del 23 luglio 80 in salita, ma manca dell'annotazione di Santovito, al cui posto, invece, risultano battute con macchina da scrivere con caratteri diversi le generalità del pilota libico “Il nome del pilota del MiG23 risulta essere Ezzedine Fadel Kalil (capitano) nato a Tripoli il 1950”.

Deve essere rilevato, infine, che il documento con l'aggiunta del nome del pilota era stato già trasmesso dal Servizio con la spedizione del 2 luglio 89, privo però dell'annotazione sul “progetto” (v. documento 47 allegato al foglio nr.956/921/01 del 2 luglio 89). Se ne deve dedurre che quest'ultima parte non doveva essere portata a conoscenza dell'Ufficio e pertanto é stata scientemente omessa.

Entrambi gli ufficiali, nelle loro dichiarazioni, escludevano di avere avuto in comune un qualche progetto che avesse come oggetto il pilota del MiG libico o vicende connesse all'evento.

Deve anche essere ricordato che il 29 luglio 80, cioè dopo la conversazione tra Notarnicola e Tascio sulla voce sparsa ad alti livelli, pure il SIOS/A richiede la “situazione riepilogativa plottaggio tracce a tutte le quote avvistate in data 18 cormes orario compreso tra 10.30/B et 11.30/B”, precisando che la documentazione avrebbe dovuto essere disponibile entro le ore 9 del giorno successivo.

In relazione alla detta sintonia di rapporti tra il S.I.S.MI ed il SIOS/A, va rilevato – come si è già scritto - che con missiva datata 9 agosto 80, il SIOS/A trasmise al S.I.S.MI l'appunto nel quale si affermava che il 4 luglio 80 esperti aeronautici avevano visionato - in forma riservata - presso l'aeroporto di Boccadifalco gli oggetti e i rottami ivi accantonati, recuperati nel Tirreno in relazione all'incivolo occorso al DC9 dell'Itavia. Il documento risulterà essere molto più dettagliato e circostanziato di quello ufficialmente rimesso all'attenzione del Ministro della Difesa in data 4 luglio 80, dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi.

Come si é già rilevato il SIOS/A trasmette il documento anche all'attenzione del Vice Capo di Gabinetto, generale Pugliese. La missione, come s'è scritto, venne espletata da Vice Capo del SIOS, Bomprezzi, e dal tenente colonnello Argiolas del 3° Reparto - Ufficio Sicurezza al Volo. Scopo della missione: accertare se tra gli oggetti recuperati vi fossero reperti ascrivibili a velivoli militari ed in particolare se il seggiolino rinvenuto appartenesse ad un F104. Sull'importanza di questo accertamento si rimanda a quanto già osservato in altra parte di questo provvedimento.

Come si é già fatto cenno, altro elemento di rilevante interesse, emerso dalla documentazione acquisita dal S.I.S.MI, risulta costituito

dall'“Appunto per il Signor Direttore del Servizio” nr.04/260/3^a del 28 luglio 80 all'oggetto “Incidente aereo presso Castelsilano (CZ)”.

Con questo documento si riferivano - superiormente - alcune notizie raccolte da “Ufficiale di questa Divisione in licenza in Calabria”, poi identificato per il capitano Masci della 3^a sezione. In particolare si riferivano testimonianze raccolte sul posto apprese da una donna - testimone oculare - e da altra persona. La prima riferiva di aver visto verso le ore 11 circa del 18 luglio un solo aereo proveniente dall'abitato di Cerenzia a bassa quota, che volava senza eccessivo rumore e “barcollava”. Dopo qualche secondo l'aereo spariva dietro un costone; a distanza di qualche altro secondo udiva un boato; non vedeva più riapparire l'aereo, ma scorgeva il fumo di un incendio in direzione del luogo ove era scomparso il velivolo. Il secondo “testimone oculare” definito - questa volta – “attendibile” riferiva di aver avvistato la stessa mattina verso le h.10.30-11.00 in località “Le Castella”, in prossimità di Capo Rizzuto un velivolo che viaggiava a bassa quota e a bassa velocità; l'aereo proveniva dal mare e si dirigeva verso l'interno senza mostrare difficoltà.

L'ufficiale, dopo avere considerato la possibilità che l'aereo caduto a Castelsilano potesse essere lo stesso di quello avvistato a Capo Rizzuto, conclude escludendo che i motivi che hanno indotto il pilota a fare rotta sull'Italia fossero di natura spionistica, accreditando, invece, “l'ipotesi di fuga in Italia per motivi vari” e ipotizzando che il pilota potesse essere stato un pilota della Spa ALI.

La presenza del capitano Masci - ufficiale della 3^a sezione della 1^a Divisione del S.I.S.MI - sul luogo ove si verificava la caduta del velivolo libico ha sollevato non poche perplessità, tenuto conto che il soggetto, successivamente, sarà uno degli ufficiali che si occuperà dei due eventi. Il medesimo ha sempre dichiarato di essere stato a Cirò Marina sin dal 3 luglio 80 per un periodo di vacanza, e di essere stato inviato sul posto ove era caduto il velivolo libico su richiesta di funzionario della 1^a Divisione che indicava con molta probabilità nel capitano Di Feo, anch'esso in organico alla 3^a Sezione.

L'istruttoria ha evidenziato, invece, che sarebbe stato Masci a chiamare l'ufficio per avvertire dell'incidente avvenuto sulla Sila. Ma la circostanza più inquietante è che la chiamata di Masci viene collocata in un periodo precedente alla data “ufficiale” della caduta del MiG libico a Castelsilano. Come riferito dal colonnello Conforti, al tempo dei fatti capitano in servizio presso la 3^a sezione della 1^a Divisione. Da sottolineare che nessuno degli ufficiali della 3^a sezione della 1^a Divisione, interrogati

sulla vicenda, ha mai fatto riferimento al Conforti come ufficiale in organico a quella sezione.

Conforti nel corso delle dichiarazioni rese riferiva circostanze relative ad una telefonata ricevuta dal Masci mentre costui si trovava in ferie in Calabria. Masci chiedeva al Conforti di essere messo in contatto con il colonnello Lombardo in quanto doveva riferirgli notizie concernenti la caduta di un velivolo in Calabria. Chiestogli di riferire il periodo esatto in cui avvenne la telefonata, Conforti affermava che era avvenuta nel mese di luglio del 1980. Il medesimo preso atto che dal 15 luglio 80 risultava assente per un periodo di cure termali ad Acireale, dichiarava che la telefonata, quindi, era avvenuta prima del 15 luglio 80.

Conforti, peraltro, preso atto che il Masci nel corso di dichiarazioni rese a questa AG non lo aveva citato come Ufficiale nell'organico della 3^a sezione - riteneva che ciò fosse riconducibile al suo timore che esso Conforti fosse sentito dall'AG e rapportasse circostanze difformi a quelle da lui riferite. E, alla luce di ciò, riferiva altra significativa conversazione telefonica intercorsa con il Masci, avvenuta nel '94. Anche in questa occasione è quest'ultimo a chiamarlo, chiedendogli se ricordava una telefonata che gli aveva fatto, in Calabria, nel 1980, relativa alla caduta del MiG libico. Conforti dichiarava di aver subito precisato all'interlocutore di ricordare la circostanza, ma che era stato esso Masci a chiamarlo ed a chiedergli di essere messo in contatto con il colonnello Lombardo; notando così nel Masci un certo imbarazzo nell'apprendere le reali modalità della telefonata.

Masci, invece, nel prosieguo delle dichiarazioni riconduceva la disposizione di svolgere accertamenti sul posto al capitano Di Feo, il quale lo avrebbe chiamato in Calabria. Ma Di Feo dichiarava di ricordare di aver ricevuto una telefonata dal Masci, mentre questi si trovava in ferie in Calabria; telefonata che aveva ricevuto nel corso - a luglio - di un turno festivo in Divisione, ed escludendo, quindi, che potesse essere stato lui a chiamare il Masci. Ricordava anche che la chiamata di Masci lo aveva tranquillizzato, in quanto se gli fossero stati chiesti dettagli sull'accaduto, avrebbe potuto rispondere che sul posto si trovava un ufficiale del Servizio; aggiungeva che la telefonata ricevuta dal Masci sicuramente era stata annotata sul registro delle novità. Dal registro delle novità dell'ufficiale di servizio presso la 1^a Divisione - acquisito in copia al S.I.S.MI - emergeva che il capitano Di Feo aveva svolto servizio festivo nei giorni 6 luglio e 19 luglio 80. In entrambi i giorni non risultavano però registrate telefonate concernenti il capitano Masci.

Di conseguenza la presenza di Masci in Calabria induce a considerazioni di rilievo. Egli si trovava in ferie in Calabria dal 3 luglio e sarebbe ritornato in ufficio il 23 dello stesso mese; soltanto dopo 5 giorni dal suo rientro, cioè il 28 luglio la sua relazione, concernente le notizie acquisite sulla caduta del MiG - trasfusa in un appunto per il Direttore del Servizio - sarà portata a quest'ultimo ed in coincidenza con la visita di un ufficiale della 1^a Divisione del S.I.S.MI presso il generale Tascio, così come risulta dall'annotazione del generale Tascio sul suo diario e con l'attivismo del 29 e 30 luglio 80. Deve sottolinearsi che il capitano Masci, quell'anno aveva programmato le ferie dal 1° luglio al 31 luglio.

Si è cercato di identificare l'ufficiale che si era recato presso il SIOS/A nella giornata del 28 luglio 80, attraverso l'acquisizione al SIOS del registro degli ingressi al Reparto. Acquisizione che purtroppo ha avuto esito negativo, in quanto il registro fu istituito solo a partire dal 1° febbraio 83 e nel 1980 era il carabiniere di servizio all'ingresso, che, dopo essersi accertato dell'identità del visitatore, lo accompagnava negli uffici del Reparto.

Poiché la visita di questo ufficiale presso il SIOS/A non trovava riscontro alcuno, né agli atti del SIOS/A né in quelli del S.I.S.MI, si riteneva necessario acquisire i registri di ingresso e di uscita presso la 1^a Divisione del S.I.S.MI, relativi al periodo di interesse. Da tener presente che le registrazioni del personale in entrata o in uscita dalla palazzina della 1^a Divisione non sempre risultano precise, in quanto alcuni elementi risultano nella giornata in uscita senza, invece, alcuna registrazione degli orari di ingresso.

Per quanto concerne la giornata del 28 luglio 80 - dal registro del personale della 1^a Divisione - si registra l'entrata - alle h.12.10 del colonnello Lombardo e la successiva uscita alle h.13.45; l'uscita alle h.17.45 del capitano Masci, di cui, però, non viene registrata la precedente entrata.

Infine - in considerazione dell'orario riportato nell'annotazione del generale Tascio - si ritiene opportuno evidenziare l'uscita alle h.10.10 del colonnello Cornacchia, rientrato poi alle 13.30 dello stesso giorno.

Allo stato, pertanto, nonostante il notevole sforzo investigativo, rimane ignota l'identità dell'ufficiale che si recò alla data del 28 luglio 80 presso l'ufficio del generale Tascio.

L'unica visita a fine luglio dell'80, di un ufficiale del S.I.S.MI, presso l'ufficio di Tascio emersa è quella riferita dal tenente colonnello Alloro, al tempo dei fatti in servizio presso la 3^a sezione della 1^a Divisione. Egli risulta essere l'ufficiale che dette disposizione a Masci di redigere l'appunto del 28 luglio sulle notizie acquisite in Calabria (anche se lo ha negato fino al

confronto con Masci); e che minutò - per primo - l'appunto del 29 luglio concernente il DC9 Itavia, a suo dire su dettatura del colonnello Notarnicola. Documento che successivamente fu corretto dal capitano Masci in quanto l'Alloro si era assentato dall'ufficio.

Questi giustifica quell'assenza “giacché ero stato inviato dal colonnello Notarnicola presso il generale Tascio al SIOS Aeronautica, a ritirare un plico o a consegnare un plico, giacché si trattava di una busta chiusa, di cui egli non ha mai conosciuto il contenuto” (v. esame Alloro Umberto, GI 15.07.93).

La conferma di questa visita è stata rinvenuta tra gli atti, acquisiti al SIOS/A, concernenti la caduta del MiG libico. Infatti, tra questi documenti, risultava conservata una copia della minuta dell'appunto interno del Servizio all'oggetto “Incidente aereo presso Castelsilano (CZ)”, di cui appare tranciata la parte relativa agli estremi identificativi dell'ente dal quale il documento perveniva. In questo documento è apposta, sul primo foglio, la seguente annotazione: “da t.colonnello Alloro 1^a Divisione (consegnata in data 29/7/80)”.

Il documento risulta identico, nella forma e nei contenuti, alla minuta dell'appunto nr.04/260/3[^] del 28 luglio 80 concernente le notizie acquisite dal Masci e contenente quei riferimenti registrati nell'annotazione del generale Tascio. Pertanto si può affermare che questo documento, concernente le notizie acquisite dal capitano Masci, giunge brevi manu al generale Tascio il giorno dopo il colloquio con Notarnicola e la visita dell'ignoto ufficiale del S.I.S.MI presso il SIOS. E pertanto si può affermare che da qui muove l'attivismo di quei giorni.

Anche in questa occasione Notarnicola esclude di avere dato incarico ad Alloro di consegnare rapporti al generale Tascio, peraltro originati dal Masci. Ma Notarnicola su questa circostanza, come in altre, non é credibile. Infatti è lo stesso Notarnicola a firmare - nella sua qualità di Direttore della 1^a Divisione l'appunto che sarà portato alla visione del Direttore ed in cui aggiunge - a penna - “Qualora V.E. approvi, informerò il SIOS/A”. Pertanto, all'origine, in Notarnicola vi era l'intenzione di fornire le notizie contenute nell'appunto che Alloro consegnava il 29 luglio a Tascio.

Alloro nel corso del confronto con Masci, relativamente al colonnello Cornacchia, riferiva spontaneamente quanto segue: “Alloro: Siccome si parla dell'appunto del 29, che io non l'ho siglato perché ero fuori quella mattina, io di quello ne escludo proprio la paternità, perché non so nemmeno da dove veniva, né il contenuto o cosa. Ai tempi in cui è successo il guaio - non è una calunnia o un'insinuazione - c'era il colonnello Cornacchia, già comandante del nucleo di polizia giudiziaria, che spesso veniva alla

Divisione. Ti ricordi Claudio? Masci: non credo che venisse alla Divisione, credo che fosse nella Divisione” (v. confronto Masci-Alloro, GI 12.12.96).

Questo sibillino riferimento al Cornacchia può assumere un certo significato, se si tien conto che questi nella giornata del 28 luglio si assentava dall’ufficio con l’autovettura della Divisione dalle h.10.10 alle h.13.30; e che tra la documentazione sequestrata a Masci è stata rinvenuta copia di un foglio del registro delle uscite dalla Palazzina della 1^a Divisione concernente la giornata del 28 luglio 80, e che oltre alle uscite di Alloro e Masci vi risultava evidenziata quella concernente il colonnello Cornacchia.

Cornacchia, in servizio al S.I.S.MI dalla primavera del 1980, dichiarava di non essersi mai occupato della vicenda dell’incidente di Ustica né di quella relativa al MiG libico, precisando di non conoscere il generale Tascio e di non essersi mai recato presso la sede del SIOS/A (v. esame Cornacchia Antonio, GI 24.09.97).

Continuando nell'esame dei documenti della 1^a Divisione relativi all'attivismo, si rileva che il 6 agosto 80 veniva elaborato - sempre dal Masci - l'appunto per il Direttore del Servizio nr.04/274/3^a all'oggetto “Disastro aereo per la caduta di un DC9 dell'Itavia sulla rotta Bologna Palermo”. Il documento faceva seguito a quello del 29 luglio 80 e riferiva che “un primo sommario esame condotto con l’ausilio del personale del SIOS/A conoscitore dell’interpretazione dei dati riguardanti i plottaggi radar, ma non tecnico qualificato, ha permesso di ricostruire la rotta percorsa dal DC9 dell’Itavia dalle ore 20.50 alle ore 20.54 del 27.06.80 nonché quella di altro aviogetto percorrente la rotta più prossima a quella del suddetto aereo” e che “la sommaria e approssimativa interpretazione dei dati radar acquisiti porta ad escludere una possibile collisione del DC9 con l’altro velivolo identificato con la sigla A3F”. Il documento conclude con la richiesta di interessare “i competenti organi tecnici dell’AM per una interpretazione ufficiale dei dati di plottaggio”. A seguito di ciò, pertanto, veniva con missiva dell’8 agosto successivo interessato il SIOS/A.

Un primo esame del contenuto di questo appunto determina più interrogativi: per quale motivo il S.I.S.MI non si rivolge subito in forma ufficiale al SIOS/A che ben poteva disporre di tecnici qualificati ed invece si aspetta l’8 agosto successivo? Esisteva forse qualche motivo che potesse rendere necessario o consigliabile ottenere gli elementi di chiarimento o di conoscenza al di fuori e all’insaputa degli organi ufficiali del SIOS/A? Quale spiegazione può giustificare il trascorrere di una decina di giorni tra il momento dell’acquisizione dei dati (dall’esame dei quali, evidentemente, le persone non esperte che li hanno visionati non hanno potuto trarre alcuna

conclusione certa) e il momento in cui ci si decide a ricorrere a fonte qualificata per ottenere elementi concreti? Una decina di giorni - probabilmente - non rappresentano in assoluto un lungo periodo, ma lo diventano in rapporto alla straordinaria urgenza con la quale erano stati acquisiti i tracciamenti radar nei giorni 29 e 30 luglio 80.

Il capitano Masci, sulla vicenda, riferiva che l'appunto era stato stilato su disposizione del Direttore della Divisione, Notarnicola, "al rientro di una visita presso il SIOS Aeronautica... ove ero stato inviato per chiedere ai colleghi del SIOS un'interpretazione artigianale dei numeri riguardanti i dati di plottaggio", visita che sarebbe avvenuta nei primi di agosto, uno o due giorni prima della redazione dell'appunto. Il medesimo non forniva spiegazioni sul motivo per il quale non erano stati richiesti dati ufficiali, precisando che furono disposizioni di Notarnicola, come sarebbe stata disposizione di costui la successiva richiesta al SIOS dell'8 agosto 80 dei dati ufficiali, la cui risposta giungeva al S.I.S.MI con foglio del SIOS/A nr.SMA/220/1752 datato 14 agosto 80.

E' dalla lettura della documentazione allegata a questa lettera che il Masci si accorge dell'errore incorso nella redazione dell'appunto del 6 agosto, in quanto era stata confusa l'ora zulu con quella locale, alterando in questo modo l'intero quadro conoscitivo dei movimenti di due ore. Ma l'elemento più rilevante in questo appunto è il riferimento all'utilizzazione delle notizie contenute nell'appunto del 6 agosto, le quali "possono essere utilizzate in direzioni delle SS.AA solo per aggiornamento". Questo diretto riferimento alle "SS.AA" - cioè al livello politico - può interpretarsi come una conferma all'input dell'attivismo dei giorni 29 e 30 luglio 80, che Notarnicola dichiarava a livello di ipotesi, e Tascio confermava prendendo atto della propria annotazione apposta sul diario.

Il 28 agosto il S.I.S.MI chiudeva la vicenda con l'elaborazione dell'appunto per il Direttore del Servizio nr.04/293/3^ - questa volta a firma del colonnello Lombardo - in cui si precisava che "i dati esplicitati" nell'appunto del 6 agosto non erano corretti in quanto "all'ora iniziale e finale di ogni singolo plottaggio vanno aggiunte due ore in più, una per differenza di fuso orario, l'altra per l'ora legale in vigore". Il documento concludeva affermando che "le risultanze informative finora acquisite e l'analisi dei dati di plottaggio fanno categoricamente escludere l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 in questione con altro velivolo ancorchè non identificato, per cui restano da vagliare altre ipotesi diverse da quella suddetta, a meno che le commissioni di inchiesta e gli organi di PG inquirenti non abbiano potuto acquisire elementi di valutazione diversi, non

emersi sinora da alcuna fonte informativa. Cosa che appare estremamente improbabile”.

In calce al secondo foglio si legge la seguente annotazione del generale Santovito apposta alla data del 6 settembre “Va bene - Parlato con Sig. M.o - per ora atti”. Questa è un'ulteriore conferma dell'input riferito all'alto livello, che si concludeva con l'informazione del Ministro della Difesa sulla infondatezza di una possibile collisione con altro velivolo.

Il Ministro della Difesa al tempo, l'on.le Lelio Lagorio, riferiva di essere rimasto molto preoccupato - a seguito dell'evento occorso al DC9 dell'Itavia - dal fatto che l'incidente potesse essere stato causato da una collisione, in quanto aveva registrato un diffuso malcontento tra i piloti civili, che accusavano l'aviazione militare di volare troppo spesso nelle aerovie civili (v. esame Lagorio Lelio, GI 16.01.92).

Da rilevare infine che un esemplare dell'appunto relativo all'autopsia del pilota libico, laddove era stato annotato l'assenso da parte di Santovito al progetto Notarnicola/Tascio, era stato portato lo stesso giorno, cioè il 23 luglio 80, alla visione del Ministro Lagorio.

Con questo appunto termina l'attività informativa del S.I.S.MI in direzione dell'ipotesi di una collisione con altro velivolo.

Deve tuttavia essere rilevato che un'ulteriore attività informativa si riscontra in data 18 dicembre 80; attività tendente, come al solito, a sgombrare il campo dalle ipotesi della collisione e dell'impatto con missile. Non c'è dubbio che questa attività prendesse spunto dalle dichiarazioni rese il 16 dicembre, da un lato dal presidente dell'Itavia Davanzali, che aveva fatto espressamente riferimento nella lettera al Ministro Formica dell'ipotesi dell'impatto con missile; dall'altro dalle stesse dichiarazioni del Ministro Formica alla Camera, in cui dopo aver ribadito “la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale e della collisione in volo con altro velivolo”, aveva osservato che “dalla relazione (Luzzatti) si ricava che é stata una esplosione, e non é ancora certo che sia stata una esplosione a bordo o dovuta ad un corpo estraneo”, concludendo l'intervento con l'affermazione: “credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale”.

La Direzione del S.I.S.MI, pertanto, ancora una volta si attiva e riceve dalla 1ª Divisione, a seguito di richiesta per le vie brevi, una “Nota per il colonnello D'Eliseo”, datata 18 dicembre 80 ed a firma di Notarnicola, con allegata “una cartella contenente il riepilogo dell'attività informativa svolta dalla Divisione in merito al noto incidente del DC9”, dalla quale é stato possibile escludere l'ipotesi di possibili collisioni con altri velivoli, ma si

lascia aperta l'eventualità di vagliare altre ipotesi diverse da quella citata. In calce al documento si legge un scritta a matita “Visione Masci a rientro” e subito sotto “Atti” di pugno di Masci.

Sulla base della documentazione trasmessa da Notarnicola, la Direzione del S.I.S.MI redige un appunto con protocollo n.5880/Y3/01 datato 18 dicembre 80 a firma di D'Eliseo e controfirmato dal Direttore del Servizio, generale Santovito, che costituisce una sorta di punto di situazione sull'incidente di Ustica. L'appunto viene inviato all'on.le Mazzola (Sottosegretario, come detto, del Presidente del Consiglio dei Ministri con delega ai servizi di informazione) ed all'ammiraglio Pescatori dello Stato Maggiore della Difesa.

Il documento, dopo aver premesso che l'attività informativa svolta dal Servizio ha portato ad escludere categoricamente la possibilità di impatto del DC9 con altro velivolo, segnala l'orientamento della magistratura che stava vagliando due distinte ipotesi: quella della esplosione in volo e l'altra della collisione con oggetti esterni (tra i quali il missile); e “le valutazioni del SIOS/A avanzate in via riservata che portano ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo le cause del disastro”.

Non manca la valutazione sull'ipotesi del missile avanzata dall'Itavia che - si legge nell'appunto - “non trova sufficiente credito sotto l'aspetto tecnico, in quanto la “rosa di caduta” dei resti del velivolo appare disposta secondo la direttrice di volo e nell'alveo del vento. Fenomeno che non si sarebbe verificato nel caso di impatto con un missile che avrebbe spostato dalla linea di volo sia il velivolo sia i suoi resti. Peraltro nella zona dell'incidente non risultano siano transitati velivoli militari armati di missili ovvero esercitazioni militari in corso. Si ritiene che la tesi sostenuta dall'Itavia supportata anche dalla Douglas che si avvale del risultato delle perizie fatte in America, tende a scagionare la società da eventuali più gravi responsabilità che potrebbero derivare qualora si accertasse che l'incidente sia stato causato da carenze strutturali. In tal senso l'Itavia trova anche il conforto del Registro Aeronautico Italiano (RAI) che, quale responsabile dei controlli strutturali del velivolo, dichiara la regolarità delle manutenzioni e la perfetta efficienza dell'aereo.

In definitiva, poiché non si é riusciti a recuperare la “scatola nera” posta a bordo del DC9, che potrebbe dare dati tecnici importanti ai fini della determinazione delle cause del disastro, tutte le ipotesi appaiono verosimili anche se trova maggior credito quella che addebita l'incidente al cedimento strutturale del velivolo.

Appare significativo, al riguardo, l'atteggiamento che avrebbero assunto i familiari delle vittime intenzionati a non riscuotere il premio di

assicurazione (relativamente più basso rispetto ad un risarcimento danni) ed a costituirsi parte civile contro la Douglas”.

Una copia dell'appunto priva del protocollo e delle firme di D'Eliseo e di Santovito é stata rinvenuta all'interno della pratica di Ustica della 1^a Divisione. In calce all'appunto risulta apposta la data 23 dicembre 80. Va rilevata la solita visione di Masci del 30 dicembre successivo.

Va anche osservato che nell'agenda sequestrata in altro procedimento penale al colonnello D'Eliseo, si rileva alla data del 19 dicembre 80 la seguente annotazione: “Riunione a casa con vertici del Servizio presenti Min. Lagorio e on. Mazzola”. Mentre, dall'agenda sequestrata alla vedova Santovito si rileva, invece, alla data del 18 dicembre 80 “20,30 cena collaboratori di Peppino - 60 persone - (Lagorio-Mazzola)”. Il giorno successivo - 19 dicembre 80 - si legge l'annotazione “21 - un momento da Clarridge”.

Queste annotazioni sono importanti per due motivi: in primo luogo perché mostrano come sussistessero rapporti tra Lagorio ed il Servizio contrariamente a quanto sostenuto dall'ex Ministro; in secondo luogo perché consente di affermare che la sera stessa dell'appunto il Servizio ebbe una riunione con il Ministro della Difesa e con il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega ai servizi di informazione.

Su questo documento negli anni successivi si scatenerà uno scontro verbale tra l'ammiraglio Martini e l'on.le Mazzola. Il primo aveva affermato in Commissione Stragi che il documento in questione era stato inviato a Mazzola; questi, invece, ha negato la circostanza attraverso un comunicato stampa diffuso attraverso l'AGI del 28 giugno 90, affermando di non aver mai avuto alcuna informativa che riferisse l'ipotesi concernente la vicenda di Ustica. Il parlamentare anzi considerava inquietante il ritrovamento di queste carte a distanza di tanti anni dall'evento.

E' stato possibile invece accertare, a seguito della visione dei documenti concernenti l'evento agli atti della Segreteria Speciale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che il documento del 18 luglio era custodito “all'atto della sua apertura il 21 luglio 81 - nella cassaforte sita nell'ufficio di Palazzo Chigi che era stato occupato dal Sottosegretario on.le Mazzola”. Pertanto l'on.le Mazzola ha ricevuto le valutazioni del S.I.S.MI sull'incidente e le ha ricevute proprio nei giorni seguenti alle ipotesi avanzate da Davanzali e Formica.

E' certo che se anche i rappresentanti governativi preposti al coordinamento delle attività dei servizi di informazioni negano una loro partecipazione alle conoscenze informative sull'evento, non può presumersi

che siano accaduti fatti irrilevanti la sera del 27 giugno 80; deve anzi iniziarsi a presumere che ne siano accaduti di gravi.

Comunque da tutto quanto sopra é possibile affermare che l'attività del S.I.S.MI, di concerto con quella del SIOS/A, appare più finalizzata ad accertare se vi fossero nelle registrazioni elementi per indirizzare le indagini in determinate direzioni, che avrebbero potuto essere in contraddizione con le versioni ufficiali, che ad accertare la reale causa dell'incidente. Difatti delle valutazioni, considerazioni, ipotesi, accertamenti, nessun rapporto o semplice eco giunge all'AG, né da parte dei due organismi di informazioni né da parte delle autorità politiche. Non può non sostenersi, di conseguenza, che questo comportamento ha causato gravissimi e irreparabili danni all'inchiesta giudiziaria.

E' stato accertato nel prosieguo dell'istruttoria e solo a seguito della acquisizione in toto di tutta la documentazione concernente l'evento agli atti del Servizio, che i documenti relativi all'attivismo di fine luglio hanno attirato l'attenzione dello Stato Maggiore del S.I.S.MI già a dicembre del 1988.

Infatti a richiesta dello Stato Maggiore, degli atti da trasmettere alla Commissione Pratis, la 1^a Divisione nel far confluire gli atti richiesti sull'evento ne invia soltanto una serie con cancellazioni, ai quali farà seguito, su ulteriore richiesta sempre dello Stato Maggiore, una ulteriore copia in forma integrale.

Con foglio del 5 dicembre 88 il colonnello Lombardo, nel frattempo divenuto Direttore della Divisione, trasmette copia dei documenti concernenti l'attivismo di fine luglio. Pertanto lo Stato Maggiore del S.I.S.MI fu in grado di notare la singolarità delle acquisizioni contestuali dei tracciamenti radar del DC9 e del MiG libico. Ma su ciò nessun commento, considerazione, valutazione o altro si rileva, sia agli atti dello Stato Maggiore che in quelli della 1^a Divisione.

3. L'appunto del 5 ottobre 81.

Come si é già avuto modo di rilevare, l'individuazione di tracce relative all'altezza delle isole ponziane correlabili con la perdita del DC9 Itavia ha costituito e costituisce un punto centrale delle indagini sui dati radaristici e sull'accertamento della cause del disastro. Gli accertamenti sulle

tracce registrate all'altezza di Ponza vanno messe in relazione - come si è detto già in altra parte del provvedimento - alla presenza di traffico militare di cui alle note telefonate registrate ed alla interpretazione dei plots anomali.

Deve essere osservato, su questo punto, che tra gli atti della 1^a Divisione é stato rinvenuto un appunto in cui si é trovata conferma di questa attività volativa la sera del disastro. Si tratta dell'appunto datato 5 ottobre 81 in cui viene indicato che “in atti risultano tracce di plottaggi di aerei “sconosciuti” rilevati nello spazio aereo nazionale in occasione dell'incidente DC9 Itavia su Ustica (si chiarisce che le tracce rilevate non avevano nulla a vedere con l'incidente)”.

Si deve rilevare innanzitutto che questo documento viene trasmesso dal S.I.S.MI con missiva del 20 gennaio 96, a seguito di ulteriori ricerche d'archivio disposte dal Direttore del Servizio al tempo, generale Siracusa. Il documento non risulta essere stato inserito, ancorché in copia, nella pratica del DC9 Itavia.

Il documento era stato redatto dalla 3^a Sezione del S.I.S.MI a seguito dell'arrivo di una missiva del 2° Reparto dello SMA datata 24 settembre 81 ed a firma del generale Tascio, con la quale si dava contezza del verificarsi di nove violazioni o tentate violazioni nello spazio aereo nazionale, di cui sette da parte di velivoli libici e due da parte di velivoli civili polacchi provenienti dalla Libia. Per tale ragione il Gabinetto del Ministro della Difesa aveva indetto per il 9 ottobre successivo una riunione per discutere il problema delle violazioni denunciate dal SIOS/A.

Deve essere osservato che nell'appunto del 5 ottobre viene fatto rilevare che “mai prima d'ora il SIOS/A aveva segnalato violazioni. Pertanto é ragionevole formulare le seguenti ipotesi: 1) mai per il passato si siano verificate violazioni (o in numero, molto esiguo); 2) in precedenza non venivano individuate le violazioni oppure ad esse non si annetteva la dovuta importanza”. Il S.I.S.MI, proprio per la presenza delle tracce di aerei sconosciuti in occasione dell'incidente al velivolo dell'Itavia, valutava più probabile l'ipotesi di cui al punto 2.

L'appunto risulta redatto dal tenente colonnello Genovese, direttore all'epoca della 3^a Sezione della 1^a Divisione. Questi ha dichiarato di aver redatto l'appunto con la collaborazione come usuale di Masci, il quale aveva attinto le notizie sia dagli atti della 1^a Divisione che da contatti diretti con ufficiali del SIOS/A.

Genovese ricordava, peraltro, che in quell'occasione Masci gli aveva mostrato dei fogli di carta millimetrata sui quali erano tracciate delle linee multicolori: “Dai tracciati radar che mi furono mostrati dal Masci e dagli altri ufficiali della Sezione ricordo che si rilevavano le tracce di più aerei di

cui non si conosceva la provenienza, ed il commento degli ufficiali fu che il SIOS che aveva quei tracciati a suo tempo non ci aveva comunicato la presenza di questi aerei “sconosciuti”. Preciso che i tracciati di cui parlo si riferivano al giorno in cui cadde il DC9 dell’Itavia. Di ciò sono sicuro”.

I tracciati mostrati a Genovese non possono essere quelli che Masci portò con sé al S.I.S.MI dopo una visita al SIOS/A finalizzata alla interpretazione dei dati di plottaggio ricevuti dal Centro CS di Bari ed acquisiti nella forma di cui si è detto sopra. I tecnici del SIOS/A incorsero, in quell'occasione, nell'errore di non considerare l'orario zulu riportato sui plottaggi di Martina Franca. L'errore, com'è noto, fu poi rilevato da Masci confrontando i dati errati con quelli trasmessi ufficialmente dal SIOS/A.

Pertanto, alla luce di ciò è alquanto risibile che Masci mostrasse a Genovese proprio quelle cartine che risultano allegate all'appunto della 1^a Divisione del 6 agosto 81, in cui si può ben leggere “Minuta di lavoro redatta presso il SIOS/A per interpretare i dati di registrazione dei tracciamenti radar”.

Masci ha ammesso di aver collaborato con Genovese alla redazione dell'appunto, ma ha ipotizzato che il riferimento alle tracce sconosciute attenesse in realtà al 18 luglio 80, cioè all'episodio del MiG libico. Ma tale versione non può essere accettata. Infatti, nell'appunto del 5 ottobre 81 il riferimento al DC9 Itavia è più che sufficientemente chiaro ed esplicito.

4. L'appunto del 30 luglio 82.

Che la ricerca delle cause del disastro preoccupasse il Servizio si può rilevare dalla missiva dell'8 settembre 82 della 1^a Divisione diretta al Centro CS/3 di Roma e per conoscenza al Centro CS di Palermo. Con questa missiva vengono richieste “elementi circa gli sviluppi dell'inchiesta giudiziaria sul caso, con particolare riferimento al ventilato recupero del relitto per l'esame della scatola nera”.

La richiesta di notizie sull'istruttoria in corso nasceva da un appunto della 3^a Divisione – Situazioni, datato 30 luglio 82. Con questo appunto viene fatta richiesta al Capo Reparto Operativo - a seguito della trasmissione televisiva andata in onda il 26 luglio precedente sulla BBC inglese dal titolo “Murder in the sky”, nella quale si accusano apertamente i libici di terrorismo aereo - dell'opportunità che il S.I.S.MI indaghi in merito, interessando: la 1^a e la 2^a Divisione per la parte di ricerca, la 3^a Divisione per le conseguenti valutazioni. In calce all'appunto si può ben rilevare la decretazione “NO- 1/8”.

Le notizie risultano giunte alla 3^a Divisione con messaggio dell'addetto militare all'Ambasciata d'Italia a Londra. Nel messaggio venivano evidenziate anche le valutazioni espresse da Macidull, le interviste a Transue e Higgs ed al Presidente della Commissione d'inchiesta, Luzzatti. Veniva anche sottolineato che nel corso della trasmissione televisiva era stata formulata l'ipotesi di una esplosione causata da un missile "in zona anteriore dell'aereo", e che il lancio del missile non era stato accidentale in quanto, secondo le ipotesi formulate dagli esperti, si trattava di missile a guida semiattiva che richiedeva l'illuminazione del bersaglio da parte del pilota.

Il documento interno non risulta visto dal Direttore del Reparto in quanto assente. La decisione pertanto é stata presa dal Direttore della Segreteria del Capo Reparto Operativo che in un allegato biglietto annota di pugno "Sentito anche Sig. Direttore 2^a Div.ne, si ravvisa l'opportunità di inviare il tutto alla 1^a Divisione, quale organo pilota, che a suo tempo si é interessata dell'episodio e che potrà cointeressarvi la 2^a Divisione".

La solerte iniziativa della 3^a Divisione viene stroncata sul nascere. L'attento ufficiale della 3^a Divisione aveva ben intuito che l'implicazione libica nel disastro del DC9 potesse anche essere una ipotesi da non scartare a priori. Sta di fatto che la 1^a Divisione nessuna indagine dispone se non la richiesta al Centro CS di Palermo, formulata con nota del 19 agosto 82, di comunicare eventuali indizi ovvero elementi concreti a sostegno delle ipotesi formulate sulle presunte responsabilità libiche nell'evento. La richiesta al solo Centro CS di Palermo trova giustificazione nel preciso riferimento fatto nel corso della trasmissione televisiva della BBC, nel corso della quale si accusava il Consolato libico di Palermo di essere la sede del terrorismo libico in Italia.

Il Centro CS di Palermo con messaggio del 2 settembre successivo comunicava che "nessun elemento concreto aut indiziario est stato possibile acquisire in merito alle ipotesi formulate che vrg in questa sede vrg non trovano alcun riscontro". Inoltre si affermava che nessun elemento probante di conferma é stato mai acquisito sul presunto ruolo del Consolato libico di Palermo. Con la medesima missiva si informava anche che il relativo procedimento penale era nelle mani del giudice Santacroce.

Deve da ultimo essere osservato che di queste ricerche e documenti, il Direttore del Servizio, il generale Lugaresi che aveva sostituito Santovito, non veniva informato. Ciò almeno é quanto risulta dagli atti della 1^a Divisione.

5. La 2^a Divisione – Ricerche.

Va messo in rilievo anche il fatto che, stranamente, nessuna attivazione risulta essere stata avviata dalla 2^a Divisione - Ricerche, nonostante che le notizie mettessero in dubbio, già nel luglio del 1980, la casualità dell'evento. Con foglio del 1° dicembre 88 la Divisione a seguito di nota dello Stato Maggiore risponde negativamente alla richiesta di documentazione sull'incidente di Ustica (v missiva in cartella 3 atti Stato Maggiore S.I.S.MI).

Il Direttore della 2^a Divisione, al tempo dei fatti, era, come s'è detto, il colonnello Armando Sportelli. Questi ha confermato che la 2^a Divisione non si occupò del caso di Ustica. Deve, però, essere ricordato che proprio Sportelli ebbe un incontro di lavoro in data 8 luglio 80, con il Capo Stazione della CIA in Roma, Duane Clarridge. Sportelli non ha rammentato l'incontro, osservando soltanto che poteva essere avvenuto al fine di preparare il viaggio di Santovito negli Stati Uniti (v. esame Sportelli Armando, GI 03.04.96).

6. Il ruolo del Raggruppamento Centri.

Il Raggruppamento Centri CS di Roma, cioè la struttura operativa che si sarebbe dovuta particolarmente impegnare nella ricerca delle informazioni, poco o nulla ha posto in essere al riguardo del disastro del DC9.

Il Raggruppamento Centri all'epoca dei fatti era diretto dal colonnello Demetrio Cogliandro, funzionario alquanto noto, il cui ruolo é venuto alla luce a seguito della vicenda P2. Questi, organicamente sarebbe dovuto dipendere dal colonnello Notarnicola, Direttore della 1^a Divisione, ma il generale Santovito, con il quale Cogliandro aveva un rapporto diretto ed esclusivo, dispose che rispondesse dell'attività del Raggruppamento direttamente a lui. In questo modo Santovito avviò una deviazione dei meccanismi interni del Servizio, che verrà interrotta dal generale Lugaesi, ma che sarà ripristinata dall'ammiraglio Martini.

Cogliandro in quest'ultimo periodo si trovava già fuori del Servizio, ma s'è accertato che la sua attività informativa é durata anche dopo l'abbandono del Servizio fino al 91, come si dirà infra.

Il Raggruppamento Centri CS aveva trasmesso alla 1ª Divisione del S.I.S.MI il foglio nr.4285/6-S datato 1° luglio 80 con allegato un appunto, a firma del colonnello Cogliandro, in cui veniva elencata una serie di notizie e di valutazioni sull'evento tra le quali “si ritiene che una possibile ipotesi sia quella del distacco del cono terminale della coda del DC9 a seguito del quale l'aereo, per un fenomeno di pressurizzazione, si sia spezzato provocando la rottura immediata di tutti gli strumenti di radio di bordo e quindi il silenzio più assoluto e l'impossibilità del pilota di segnalare quanto di drammatico si stava verificando”.

Notizie, queste, che nulla aggiungevano a quanto già la Direzione del Servizio non sapesse, tantoché il tenente colonnello Alloro della 1ª Divisione ritenne opportuno annotare sul foglio “Ad onor del vero i giornali sono stati più dettagliati e più precisi anche in data antecedente al 1° luglio”.

L'11 luglio 80 la stessa informativa veniva trasmessa su disposizione del Direttore del Servizio, generale Santovito, al Ministro della Difesa, Lelio Lagorio, ed al Segretario Generale del CESIS, Walter Pelosi.

Il 2 luglio il colonnello Cogliandro con foglio nr.4293/S trasmetteva alla 1ª Divisione altra informativa in cui riferiva notizie apprese da “fonte occasionale in ambienti stampa” relative alla sciagura dell'aereo dell'Itavia. In particolare la fonte riferiva di avere appreso “in ambienti delle Partecipazioni Statali, che sarebbe stato un giornalista dell'entourage di Bisaglia a inventare la notizia dell'attentato con una bomba che recava con sé un terrorista di destra” e che l'indicazione del nome del terrorista di destra adattabile allo scopo veniva fornita da ambienti del Ministero dell'Interno o della Questura. Veniva infine riferito che all'Itavia sarebbero legati sia Bisaglia che Bubbico ed altri personaggi non meglio indicati della Democrazia Cristiana e dei socialisti.

Anche su questo documento la 1ª Divisione apponeva un'annotazione in cui rimarcava il fatto che le notizie erano state diffuse già dal 1° luglio dalla radio-TV Teleitalia “sulla base di indagini svolte dal giornalista Longobardi e Senise e riprese anche il giorno dopo”.

Con questa nota terminava l'attività informativa del Raggruppamento Centri sul disastro del DC9. Si registra soltanto la trasmissione da parte della Compagnia CC di Ciampino di un appunto allegato al foglio 34/I9-I datato 28 giugno 80 - il giorno dopo l'evento - con cui il capitano D'Ovidio informava che la Polaria di Ciampino aveva sequestrato le schede di manutenzione e di ispezione del DC9 Itavia e che la RIV di Ciampino di propria iniziativa aveva inoltrato all'ITAV tutta la documentazione di “progressione volo” relativa al DC9. Documento, questo, che veniva portato in visione all'Ufficio del Direttore del S.I.S.MI in data 2 luglio.

Eppure nei giorni successivi al disastro erano apparse anche sulla stampa notizie concernenti possibili implicazioni di altre nazioni nella vicenda, oltre quelle dell'attentato terroristico. Ma su questa ipotesi nessuna attività informativa sembra essere stata effettuata dagli investigatori del Raggruppamento Centri CS di Roma.

Il primo atto originato dal Raggruppamento, dopo quei pochi immediatamente successivi all'evento, reca la data del 6 ottobre 81 ed è lo sviluppo di informazioni anagrafiche richieste dal Centro di Firenze con la nota datata apparentemente 18 luglio 81 e concernente l'ipotesi Tricomi.

Tuttavia il riferimento all'on.le Bisaglia appare non privo di interesse atteso che sarà proprio Bisaglia, nel corso della riunione del CIIS del 5 agosto 80 sotto la presidenza del Presidente del Consiglio, on.le Francesco Cossiga, a sottolineare la possibilità di un collegamento tra l'attentato alla stazione ferroviaria di Bologna e il disastro aereo di Ustica.

Tutti i presenti alla riunione del CIIS non hanno ricordato l'intervento dell'on.le Bisaglia (deceduto il 24 giugno 84 in circostanze mai del tutto chiarite). In particolare il Presidente Cossiga ha dichiarato di non ricordare nulla sull'ipotesi avanzata dal Ministro Bisaglia del possibile collegamento tra l'attentato alla stazione di Bologna e l'aereo di Ustica. A tale riguardo, premettendo di essere dotato di ottima memoria, rappresentava il proprio scetticismo sull'ipotesi formulata da Bisaglia, rilevando che tutti i presenti alla riunione optarono chiaramente per la tesi dell'attentato di estrema destra e non tennero in nessun conto le osservazioni dell'allora Ministro dell'Industria, reputando ben lontana l'ipotesi di un collegamento tra Ustica e Bologna.

Rimane comunque il fatto che l'ipotesi fu prospettata e registrata. Anche se essa non ha trovato alcun riscontro tra gli atti degli archivi degli organi istituzionali preposti proprio all'accertamento delle cause del disastro. Come nessun riferimento è stato rinvenuto tra gli atti del S.I.S.MI.

Ma nell'informativa del Raggruppamento si rileva anche un altro importante riferimento, quello al giornalista Senise. Verrà accertato che questi era una fonte del Raggruppamento Centri CS di Roma ed in particolare dello stesso Cogliandro. (v. esame Cogliandro Demetrio, GI 08.12.95). Questi accertamenti sono stati possibili a seguito dell'esame della documentazione sequestrata presso l'abitazione del generale Cogliandro, ove furono rinvenute centinaia di appunti informali, tra i quali alcuni concernenti l'evento di cui è processo.

Dalla maggior parte delle informative riservate emerge uno spaccato delle lotte interne del pentapartito, al governo in quegli anni. Vi si trova una

raccolta di informazioni o meglio insinuazioni di ogni genere su personaggi politici di primo piano. Altre informative fanno riferimento, invece, a vicende processuali come il caso Gladio, il caso Moro, il sequestro Cirillo ed altre vicende. A tal riguardo le informative sono state trasmesse a varie Procure della Repubblica, mentre a quella di Roma veniva trasmessa tutta la documentazione sequestrata. Quest'ultima apriva un procedimento penale a carico dell'ammiraglio Fulvio Martini, conclusosi con sentenza di non doversi procedere per prescrizione del reato, nel novembre 98.

Relativamente alla vicenda di cui é processo sono stati rilevate - dai documenti sottoposti a sequestro - alcune informative d'interesse:

a) nell'informativa datata 4.12.90 si legge: "Sulla questione "Ustica" ormai é definitivamente acclarata l'ingerenza libica nell'attentato. E' anche accertato che il "MiG" rinvenuto sulla Sila era caduto lo stesso giorno della tragedia del DC9. Dubbi ancora sull'identità del pilota. Non si esclude che fosse italiano al servizio o di Gheddafi, come scorta, o di nuclei rivoluzionari anti Gheddafi al servizio della CIA";

b) nell'informativa senza data dal titolo "Ustica - dichiarazione di Parisi" si legge: "Il capo della polizia allude a un missile che avrebbe abbattuto il DC9 a scopo terroristico. Subito dopo, la strage di Bologna, perpetrata da terroristi di eguale estrazione. Perché Parisi ha parlato solo ora? Si dice che alla vigilia della scadenza del mandato esige un posto di alto prestigio. I famosi "servizi deviati" cui fa riferimento Parisi, "deviarono" veramente le indagini, ma per ordine di politici, non certo per loro iniziativa. In altre parole, seguirono "istruzioni" provenienti dall'ENI, attraverso l'AGIP e le Partecipazioni Statali, in mano ai socialisti, ma avallate da molti DC. L'ipotesi di Parisi fu più volte segnalata da tempo su queste note";

c) nell'informativa datata 2 luglio 90 viene fatto riferimento in relazione al recupero del relitto da parte della società francese Ifremer a "un miliardo di tangenti suddivise tra non più di tre o quattro personaggi della politica italiana". L'estensore precisa di non entrare "nel merito se essa ha agito favorendo lo Stato francese o meno evitando di recuperare parti essenziali del velivolo". Viene fatto anche riferimento a pressioni fatte alla Commissione Stragi affinché non venisse fatto riferimento ai rapporti tra la FIAT ed il Governo libico.

d) in una informativa, senza data, veniva evidenziato che "il presidente Cossiga, al tempo in cui era presidente del Consiglio, ebbe i rapporti completi della tragedia di Ustica e fece in modo che non fossero divulgati. I fatti - secondo la versione in mano a certa stampa, (versione che sembra documentata come versione) - sono i seguenti: l'aereo di Gheddafi

transitava sul Mediterraneo; un caccia libico, o forse due, lo seguivano per abbatterlo (pilotati da ufficiali di gruppi rivoluzionari al regime); si alzarono uno o due caccia francesi ed abbatterono un caccia libico: quello che cadde in Calabria. Nella piccola, breve battaglia aerea, l'aereo di Gheddafi o scampò, o addirittura non era presente, o venne scambiato con quello civile che divenne bersaglio del missile francese. Ripetiamo - secondo un servizio giornalistico documentato ma tenuto ancora riservato - Cossiga, per ragioni di Stato, occultò i fatti.”

e) nell'informativa datata 03.01.90 viene fatto riferimento, in relazione alle attività delle banche libiche in Italia, all'avv. Paris, che viene indicato come mediatore per eccellenza, amico di Gheddafi e sempre in grado di parlare personalmente col colonnello libico.

f) in altra informativa, datata 14 luglio 89, viene fatto riferimento al senatore Vitalone - indicato, tra l'altro, come fedelissimo di Andreotti - che “si affanna presso la Magistratura per far sì che almeno sia rinviata il più tardi possibile, se non “sine die”, la verità sul disastro del DC9 di 9 anni fa”. L'informativa continua precisando che é “sensazione negli ambienti politici che la verità corrisponda al fatto che ad abbattere l'aereo dell'Itavia sia stato un missile libico é diffusissima”. Lo scenario dell'evento veniva così ricostruito: “Due cacciabombardieri libici quel giorno avrebbero inseguito un MiG23 libico biposto del tipo “U” da addestramento in fuga da un campo libico con a bordo un ufficiale istruttore che aveva partecipato a un tentato golpe contro Gheddafi. Uno dei due aerei inseguitori avrebbe lanciato il missile che colpì il DC9 (...) a bordo non fu rinvenuto soltanto il cadavere del pilota ma un altro ufficiale di cui non si é saputo più nulla...”.

Nella stessa informativa venivano peraltro evidenziate le notizie relative alle dichiarazioni del professor Zurlo “che insieme al professor Erasmo Rondanelli effettuò l'autopsia sul cadavere del pilota del MiG libico caduto (o abbattuto) in Calabria nell'estate del 1980. L'autopsia del professor Zurlo affermava contrariamente ad un'altra autopsia, accettata dall'Autorità Giudiziaria, che il pilota era morto circa venti giorni prima della data in cui fu rinvenuto, ovvero quando avvenne la tragedia di Ustica”. L'estensore proseguiva virgolettando le dichiarazioni del prof. Zurlo.

Nessun cenno aveva fatto Cogliandro delle notizie di cui era in possesso nel corso delle dichiarazioni testimoniali rese a quest'Ufficio prima del sequestro. Il medesimo interrogato come indiziato ammetteva che le informative gli erano state fornite dalla fonte Senise Paolo, giornalista in pensione - che aveva già collaborato tra la fine degli anni 70 e l'inizio degli anni 80 con il tenente colonnello Silvestri, responsabile di uno dei Centri romani - nel quadro di una collaborazione con il Direttore del S.I.S.MI,

ammiraglio Martini, dal quale veniva mensilmente retribuito. Le informative di Senise - aggiunge - venivano di volta in volta consegnate direttamente al Direttore del Servizio. Nessuna ulteriore indicazione forniva sulle notizie concernenti il DC9 Itavia ed il MiG libico, né tantomeno forniva indicazioni sulle fonti di Senise, relative alle informazioni sui due eventi (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 08.12.95).

Esclude anche di aver riferito a voce all'ammiraglio Martini sulle informative ricevute da Senise. Afferma che dopo la cessazione dall'incarico di quest'ultimo alcune informative le passò al Vice Direttore del Servizio, generale Luccarini (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 16.01.96). Esclude peraltro di aver consegnato appunti o note a Senise, affermando di aver soltanto redatto tre bozze di articoli: il primo su Andropov, il secondo sull'occupazione di Grenada ed il terzo sull'attacco alla base di Licola da parte di un gruppo terroristico. Articoli poi pubblicati da Senise sul Giornale d'Italia. Esclude anche di aver redatto una nota per Senise sulla guerra del Golfo. A contestazione, invece, che presso l'abitazione di Senise è stato rinvenuto proprio un appunto sulla guerra del Golfo, scritto di pugno dello stesso Cogliandro, asserisce di non ricordarlo (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 29.01.96). Tenta di far credere che il rapporto con Senise sia iniziato nel 1989 escludendo eventuali rapporti anteriori a questa data. A contestazione che dall'agenda di Senise, invece, risultano appuntamenti fin dal 1982, afferma che gli incontri avvenivano per ragioni diverse da quelli della ricerca informativa. Dichiarazioni ovviamente non credibili.

Le dichiarazioni di Cogliandro sui rapporti di collaborazione da un lato con Martini e dall'altro con Senise, trovano conferma nelle dichiarazioni rese da questi ultimi. L'ammiraglio Martini riconduce il rapporto di collaborazione ad una sorta di esigenza nata a seguito del deteriorarsi dei suoi rapporti con il Presidente del Consiglio, Andreotti. Egli parla di richieste di informazioni su quanto dicessero del Servizio, e soprattutto della sua persona, gli ambienti romani ben conosciuti da Cogliandro che per anni era stato a capo della struttura informativa e operativa più importante della Capitale. Asserisce di non conoscere la fonte delle notizie ricevute da Cogliandro. Nega di aver mai ricevuto alcunché di scritto da Cogliandro. Questi - osserva - gli riferiva soltanto a voce. Nega anche di aver ricevuto gli appunti su Ustica affermando che qualora Cogliandro gli avesse consegnato questi appunti, li avrebbe di certo rifiutati, rinviando l'ufficiale a riferire al Magistrato. Confermava di aver retribuito mensilmente il generale Cogliandro (v. esame Martini Fulvio, GI 11.01.96).

La Direzione del Servizio, richiesta dall'Ufficio ha comunicato con missiva a firma del Direttore, generale Sergio Siracusa, che il generale

Cogliandro era stato collocato in congedo in data 8 dicembre 82. A partire da questa data aveva avuto contatti con alcune strutture dipendenti e con la Direzione del Servizio; sino alla fine del 1987 aveva frequentato, molto saltuariamente, l'Ufficio Amministrazione (all'epoca sito a Palazzo Baracchini); a partire dal gennaio 89, fino al luglio 91, aveva intensificato i rapporti con la Direzione del S.I.S.MI (circa due volte al mese) e con l'Ufficio Amministrazione (circa una volta al mese). A partire dal luglio 91, non ha più frequentato nè la Direzione del S.I.S.MI né l'Ufficio Amministrazione, salvo due visite a questo secondo ufficio nell'ottobre 91 e nel giugno 92.

Il generale Siracusa ha aggiunto che dalle numerose visite all'Ufficio Amministrazione “si può ragionevolmente ritenere che ci sia stata una qualche forma di remunerazione o contributo”. Ha osservato, peraltro, di escludere che esistano informative negli archivi del Servizio, redatte e firmate dal generale Cogliandro, dopo la data del suo passaggio in quiescenza. Né che sia stato elaborato dal Servizio alcun tipo di documentazione sulla base delle informative eventualmente prodotte dall'ufficiale (v. missiva Direzione S.I.S.MI del 19.01.96).

Senise, dal canto suo, dopo avere cercato di minimizzare il rapporto con Cogliandro, asserendo di non aver mai consegnato nulla di scritto e di aver soltanto riferito opinioni su determinati fatti, finisce per ammettere di aver collaborato con Cogliandro. Tenta anche di ricondurre la conoscenza ad una presentazione da parte del proprio cognato, tale Gallo, ufficiale dell'AM, deceduto. Ma su ciò é stato smentito dallo stesso Cogliandro. Finisce anche per ammettere - dopo aver tentato di far risalire la collaborazione con Cogliandro agli anni 87-88 - che il rapporto di collaborazione era iniziato su richiesta di quest'ultimo dopo che questi aveva lasciato il S.I.S.MI, cioè nell'82. Ciò ha riconosciuto soltanto a seguito delle contestazioni degli appuntamenti con Cogliandro rilevati dalle sue agende sottoposte a sequestro (v. decreto sequestro Senise Paolo, 11.12.95).

Senise dopo questi vani tentativi finisce per ammettere la vera natura dei rapporti con Cogliandro. Questi - a dire di Senise - non gli richiedeva particolari notizie, ma gli lasciava ampio spazio di ricerca. Ammette di aver ricevuto come compenso un milione al mese. Riferisce che circa venti giorni dopo la caduta del MiG libico si era recato nei luoghi ove era caduto l'aereo ed aveva raccolto testimonianze di centinaia di persone. Afferma, pertanto che la descrizione del velivolo (MiG biposto) indicata nell'informativa contrassegnata dal numero 19 al numero 23, sequestrata a Cogliandro nel corso della perquisizione del 2 novembre 95, “é il sunto di quello che acquisii. La descrizione dell'aereo caduto nasce dalle varie testimonianze di

persone che avevano visto l'aereo da vicino (contadini, pastori ed altri)". (v. esame Senise Paolo, GI 17.01.96).

Il giornalista é stato sentito anche altre volte dall'Ufficio. Nel corso delle testimonianze gli sono state rivolte domande sulle fonti delle informative che sono state rinvenute nell'abitazione di Cogliandro. Egli le ha riconosciute tutte. Ha fornito delucidazioni sia sui contenuti che sulle fonti di provenienza delle notizie medesime. Ha fornito anche risposte su annotazioni rinvenute nelle agende sequestrate presso la sua abitazione, dalla quale sono risultati contatti, oltreché con il colonnello Silvestri del Raggruppamento Centri CS di Roma, anche con funzionario del S.I.S.DE.

Sempre in relazione alle notizie relative alla vicende di cui é processo ha affermato che queste erano frutto di proprie elaborazioni basate su quanto era stato pubblicato dalla stampa. Mentre, la informazione che Cossiga avrebbe occultato la verità sulla vicenda di Ustica, asserisce di averla ricevuta da un corrispondente dell'EIR - Executive Intelligence Review- (v. esame Senise Paolo, GI 09.02.96).

Tra le fonti delle notizie cita, tra l'altro, Padre Rotondi, il generale Cossulich dell'AM, il generale Gallo anch'esso dell'AM, il principe Alliata di Montereale, Federico Umberto D'Amato, il prefetto Milizia già alla Divisione AA.RR., il giornalista Longobardi, nonché corrispondenti dell'EIR, del Poe e dell'Istituto Schiller.

Nel corso delle dichiarazioni rese in data 30 marzo 96 aggiunge che Padre Rotondi verso la fine del 1980 nel corso di una conversazione gli disse che il DC9 Itavia venne abbattuto da un missile lanciato da un Mirage francese. Precisa che il missile non era diretto verso l'aereo civile ma in direzione di un MiG sovietico delle Forze Aeree libiche. Aggiunge che il prelado gli disse che questa era la voce che circolava in ambienti - di solito bene informati - del Vaticano. Aggiunge, infine, per rendere ancora più credibile la confidenza ricevuta, che Padre Rotondi nel 1980 era consigliere del Papa.

Deve essere sottolineato, come già osservato, che il rapporto di collaborazione con Cogliandro risale al 1982. Ma dell'attività informativa posta in essere da Senise s'è acquisita soltanto quella rinvenuta presso l'abitazione di Cogliandro, che inizia nel 1989. Nulla, invece, é stato rinvenuto sull'attività svolta prima di questo anno. In conclusione ai vari vuoti informativi emersi dalle attività del Servizio militare deve essere aggiunto anche questo sul materiale Senise-Cogliandro.

Deve essere rilevato, nel caso specifico, che la raccolta di informazioni è stata compiuta da un giornalista. Ne conseguono perciò

problemi di legittimità, in considerazione dell'espresso divieto della legge istitutiva dei servizi di informazione.

Severo il giudizio espresso dal Comitato Parlamentare di Controllo sui Servizi, al quale la documentazione sequestrata é stata trasmessa in copia: "Non sappiamo come appunti di questo tipo siano stati valutati da chi li riceveva. E' del tutto evidente però che il Direttore del S.I.S.MI, tenuto, per la delicatezza dei suoi compiti, ad osservare rigorosamente il dovere di imparzialità e quello di fedeltà alla Costituzione, avrebbe dovuto mettere alla porta un informatore che gli dava simili consigli o che rovesciava "spazzatura" sul suo tavolo, troncando subito ogni collaborazione con lui. Ciò non é avvenuto. Anzi, stando alle carte sequestrate, vi é da credere che le informazioni fossero quasi tutte dello stesso genere e tuttavia la Direzione del S.I.S.MI ha continuato ad acquisirle ed a pagare per esse".

Come si é già visto, il Raggruppamento Centri risulta avere avuto un ruolo nella ricerca di informazioni concernenti l'attivismo di fine luglio. Difatti nell'appunto della 1ª Divisione del 29 luglio si fa espressamente riferimento agli accertamenti fatti da questa struttura presso il Ministero dei Trasporti. Ma di questa attività nessun documento é stato rinvenuto nella pratica di Ustica acquisita dal Raggruppamento Centri CS di Roma. Deve però essere ricordato che Cogliandro, come si é già accennato, intratteneva un rapporto privilegiato con Santovito e di fatto "scavalcava" Notarnicola. Situazione che sarà "sanata" con la direttiva interna di Santovito, che di fatto sconvolgeva i meccanismi interni e per effetto della quale il colonnello Cogliandro avrebbe risposto direttamente al Direttore del Servizio. Questa anomala corrispondenza tra Direttore del Servizio e comandante del Raggruppamento Centri sarà una delle cause della nascita di un archivio parallelo, personale ed a uso esclusivo del Cogliandro.

Nel corso di un provvedimento di esibizione a carico del S.I.S.MI, concernente il noto Era Renato, il Servizio ha esibito, tra l'altro, la pratica del Raggruppamento Centri CS del S.I.S.MI di Roma all'oggetto "Bodo - nome di copertura di agente nemico", sulla cui copertina indice si è rilevata, in calce, la seguente annotazione manoscritta: "vedasi anche fascicolo 1/13/171 dell'archivio segreteria del disciolto RCSS".

Il citato numero di categoria - 1/13/171 - risulta cancellato con due tratti e sopra il numero risulta annotata la cifra "35405" relativa alla pratica di tale "Rossi Gianni", esibita anche questa dal S.I.S.MI. All'interno di quest'ultima pratica si è rilevato altro fascicolo con categoria "1/13/56" all'oggetto "Rossi Gianni", sulla cui copertina indice risulta scritto "Archivio Demetrio" e la seguente annotazione: "Pratica proveniente dalla segreteria

dell'ex raggruppamento centri disciolto nel giugno 82 - inserita nella pratica dell'archivio il 20.09.84 e ne costituisce il 1° atto". Analogo riferimento è stato rilevato sulla copertina della pratica del noto Valori Giancarlo Maria, anch'essa acquisita dagli atti dell'archivio già di pertinenza del Raggruppamento Centri CS del S.I.S.MI. Sulla base di queste indicazioni sono state acquisite al Servizio le cartelline indice relative al carteggio riferibile alla segreteria dell'ex Raggruppamento Centri diretto da Cogliandro. Dall'esame di tali cartelle è stato possibile rilevare che l'archivio è stato strutturato in forma simile all'archivio corrente in uso al Servizio; ad ogni pratica corrisponde: un numero di "titolo" che corrisponde a "1", valido per tutte le pratiche; un numero di "sottotitolo" da "1" a "13" a seconda degli argomenti di carattere generale; un numero progressivo corrispondente alla singola pratica che si riferisce all'oggetto dell'argomento trattato.

E' rimasto così provato che le pratiche formate erano 613, concernenti: partiti politici, uomini pubblici (politici, magistrati, industriali), logge massoniche, attività eversive, attività proprie del servizio. Di queste 613 pratiche, ben 483 sono risultate distrutte, tra cui:

- "1-6-31" su "aereo di nazionalità libica precipitato in Calabria";
- "1-13-111" su "disastro aereo per caduta dell'aereo DC9 dell'Itavia, con 81 passeggeri".

Di qui la ragione per cui non sono state riscontrate agli atti della pratica di Ustica del Raggruppamento le informazioni che si citano nell'appunto del 29 luglio 80 della 1ª Divisione.

Sulla base delle indicazioni riportate sulle cartelline indice che hanno confermato l'esistenza di un carteggio "parallelo" all'interno del Raggruppamento Centri CS diretto dal colonnello Cogliandro il S.I.S.MI, in esecuzione di un ulteriore provvedimento di acquisizione, ha consegnato:

- nr.2 registri di protocollo riportanti la registrazione di appunti riservati dal nr.1 datato 15.01.59 al numero 2278, datato 25.06.82;
- uno schedario contenente richiami all'archivio Cogliandro.

Il dottor Casale, funzionario della 1ª Divisione del S.I.S.MI - Divisione che dal primo aprile 96 ha assunto la gestione dell'archivio già di pertinenza del Raggruppamento Centri CS di Roma - ha ipotizzato che tali registri contenessero la registrazione degli appunti riservati che, a suo tempo, il colonnello Cogliandro, senza apporre su di essi un protocollo ufficiale, sottoponeva informalmente all'attenzione del Direttore del Servizio, e che solo successivamente, se decretato superiormente, i suddetti appunti informali venissero utilizzati per originare informative per le altre articolazioni del servizio, che venivano, invece, assunte a protocollo. Il medesimo, per quanto concerne la distruzione del carteggio, ha dichiarato

che poichè trattavasi di carteggio non ufficiale, non sarebbero stati compilati i relativi verbali di distruzione. (v. sequestro Cogliandro Demetrio, 31.10.95).

Al di là della legittimità della formazione di tale carteggio, della sua gestione e della successiva parziale distruzione, ed infine della confluenza del “sopravvissuto” carteggio nelle pratiche dell'archivio corrente del Raggruppamento Centri CS, devono ricordarsi come comportamenti *contra legem*: 1) la formazione di pratiche intestate a partiti politici; 2) la formazione di pratiche intestate a uomini politici; 3) la distruzione di pratiche concernenti vicende e soggetti che, tra l'altro, sono stati e sono oggetto di inchieste giudiziarie.

Per quanto concerne il punto “1” si rilevano pratiche all’oggetto: Democrazia Cristiana; Partito Comunista Italiano; Partito Socialista Italiano; Partito Repubblicano Italiano; Partito Radicale, PSDI; Movimento Sociale Italiano.

Per quanto concerne il punto “2” si rilevano pratiche all’oggetto: Costamagna - on.le - attività - pratica 1-13-14, distrutta; Vitalone senatore, pratica 1-13-16; Evangelisti Franco - on.le DC, pratica 1-13-23, distrutta; Melega Gian luigi - pubblicista deputato, pratica 1-13-28; Mancini Giacomo - deputato PSI, pratica 1-13-34, distrutta; Pecchioli - senatore del PCI, pratica 1-13-38, distrutta; Andreotti Giulio - on.le, pratica 1-13-40, distrutta; Ruffini Attilio - Ministro, pratica 1-13-41, distrutta; Benvenuto Giorgio, segretario Generale UIL, pratica 1-13-76; Taviani Paolo Emilio - on.le, pratica 1-13-185, distrutta; Zaccagnini Benigno - on.le, pratica 1-13-137; Visentini Bruno - presidente PRI, pratica 1-13-140; Andreatta Nino - on.le, pratica 1-13-142, distrutta; Pandolfi Filippo Maria - on.le, pratica 1-13-143, distrutta; Scalia Vito - on.le, pratica 1-13-144; Martelli Claudio della direzione del P.S.I., pratica 1-13-145, distrutta; Craxi Bettino - segretario del P.S.I. , pratica 1-13-146; Bisaglia Antonio - on.le, pratica 1-13-148; Formica Rino - on.le, pratica 1-13-149; Forlani Arnaldo - on.le, pratica 1-13-150:

Per quanto riguarda il punto “3” si rilevano le pratiche: Assassinio dell’on.le Mattarella Pier Santi - pratica 1-2-11; Fredda Franco - ricerca all'estero - pratica 1-2-18; Uccisione del giudice Amato, pratica 1-2-23; Marchetti Marco - (strage FF.SS Bologna), pratica 1-2-37; Donat Cattin Marco, pratica 1-2-44; Scricciolo Luigi, pratica 1-2-46; Scomparsa in Libano dei giornalisti italiani Toni Italo De Palo Maria Gabriella, pratica 1-6-51; Maletti Gianadelio, pratica 1-6-54; Viezzer Antonio - ex colonnello CC, pratica 1-6-59; La Bruna Antonio - ex capitano CC, pratica 1-6-60; Servizio informativo bulgaro, pratica 1-6-64; inchiesta Italcasse -

procedimento affidato al G.I. Alibrandi, pratica 1-13-29; Sindona Michele, pratica 1-13-166; Santovito Giuseppe . Generale di C. d'A. - direttore del S.I.S.MI, pratica 1-13-199.

Sui registri di protocollo informale sui quali venivano registrati gli appunti che a mano a mano venivano sottoposti all'attenzione del Direttore del Servizio, si rileva:

- la registrazione di nr.2278 appunti, di cui quelli registrati dal nr.1 datato 15.01.79 al nr.1981 datato 28.07.81 sarebbero stati posti in visione al direttore pro-tempore, generale Giuseppe Santovito, che, com'è noto, ha lasciato il servizio in data 12.08.81 per essere sostituito dal generale Ninetto Lugaresi;
- di questi 1981 appunti, ben 463 non risultano essere stati trasmessi alle altre articolazioni del servizio (probabilmente confluivano agli atti del carteggio informale di segreteria);
- gli appunti dal nr.1981 al nr.2278 - successivi alla gestione Santovito - risultano invece tutti inviati superiormente, salvo l'appunto nr.2187 datato 08.04.82, concernente la loggia massonica P2, e il nr.2259 datato 05.06.82; nella registrazione si rileva in entrambi la decretazione "atti".

Va rilevato innanzitutto che alcuni argomenti, oggetto degli appunti, avrebbero poco a che vedere con i compiti istituzionali di un Servizio informazioni militare, che, invece, sono dettati nell'art.4 della l. del 24.10.77, nr.801 che, è bene ricordarlo, così recita: "è istituito il S.I.S.MI. Esso assolve a tutti i compiti informativi e di sicurezza per la difesa sul piano militare dell'indipendenza e della integrità dello Stato da ogni pericolo, minaccia o aggressione. Il S.I.S.MI svolge inoltre ai fini suddetti compiti di controspionaggio".

Inoltre alcuni appunti risultano decretati in "atti", nonostante l'oggetto si riferisse ad argomenti che potevano interessare quanto meno la 1^a Divisione, struttura, questa, dalla quale dipendeva organicamente il Raggruppamento Centri CS, ed anche inchieste giudiziarie in corso.

In tali registri una pagina definita "partenza" serviva per registrare da quale struttura interna al Servizio provenisse l'appunto; l'altra pagina definita "restituzione" serviva per annotare le eventuali decretazioni superiori ed a quali articolazioni del Servizio o enti esterni venisse trasmesso l'appunto (v. rapporto DCPD 28.04.97).

E' bene riportare qui di seguito alcune registrazioni delle informative che venivano mostrate al direttore del Servizio, generale Santovito. Di queste - è bene ricordarlo - è rimasta traccia soltanto dei riferimenti in questa sorta di registro di protocollo informale. Ma già dall'oggetto delle

informative si denota che il S.I.S.MI di Santovito non aveva perso l'abitudine sifarista di "informarsi" sulle attività e dei partiti e dei rappresentanti di questi ultimi. E' bene anche ribadire che informative sulle attività degli uomini politici - sempreché non interessino la sfera della sicurezza del Paese - non risultano in nessun caso di competenza del Servizio, e pertanto, quando invece vi si riscontrano affannose ricerche di informazioni sulle attività politiche di costoro, tali condotte non possono non determinare una grave ombra sulla legalità repubblicana.

Qui di seguito alcuni oggetti delle informative che Cogliandro inviava a Santovito: appunto n.309 - datato 5.9.79 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Roma - incontro Andreotti - Forlani"; appunto n.319 - datato 8.9.79 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Roma - incontro del Presidente del Consiglio on. Cossiga e segretario del PCI on. Berlinguer"; appunto n.320 - datato 8.9.79 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Incontro Craxi - Berlinguer"; appunto n.325 - datato 6.9.79 - all'oggetto "Quarto nome della vicenda Lockheed"; appunto n.328 - datato 11.9.79 - all'oggetto "Discorso di Berlinguer di domenica 16 settembre 1979 - anticipazioni"; appunto n.379 - datato 19.9.79 all'oggetto "Copia bozza discorso Cossutta alla consulta"; appunto n.599 - datato 17.11.79 - proveniente da "R/C 1" all'oggetto "Situazione politica (linea perseguita dall'on. Andreotti) - nella parte "restituzione" si legge "inviato al Sig. Direttore 1^a Divisione (CS informato) con foglio n.599/RC del 19.11.79 "sospeso per ordine del Capo"; appunto n.725 - datato 25.1.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Presidente Cossiga - aumento di popolarità"; appunto n. 728 - datato 26.1.180 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Senatore Vitalone - Attività"; appunto n. 747 - datato 4.2.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Senatore Vitalone - attività" "atti - restituito il 5.2.80"; appunto n.842 - datato 7.3.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "On. Mancini-attività" "atti"; appunto n.1329 - datato 30.8.80- proveniente da "R/C" all'oggetto "PSI - finanziamenti" "restituito il 2.9.80 - visto - inviato al Sig.Direttore 1^a Div. con promemoria nr.154 del 2.9.80 atti"; appunto n. 1464 - datato 27.10.80- proveniente da "R/C" all'oggetto "Aspirazioni di uomini politici verso la carica di presidente della Repubblica" "atti 28.10.80"; appunto n.1531 - datato 1.12.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Generale Giudice - rapporti con il PCI" "le minute dell'appunto sono state ritirate dal Capo - ore 13.15 del 3.12.80"; appunto n.1895 - datato 30.4.81 - proveniente da "R/C" all'oggetto "PSI - situazione" "atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Generale Ferrara"; appunto n.1896 - datato 30.4.81 - proveniente da "R/C" all'oggetto "PSI - sinistra socialista - rapporti con il PCI" "atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Generale Ferrara"; appunto n.1898 - datato 30.4.81-

proveniente da “R/C” all’oggetto “Rapporti PSI-PCI” “atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Generale Ferrara”; appunto n.1899 - datato 30.4.81 - proveniente da “R/C” all’oggetto “PSI – situazione” “atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Gen Ferrara”; appunto n.1904 - datato 4.5.81 - proveniente da “CS1” all’oggetto “Ferraro Liliana” “restituito dal Capo al Dr. Masina, per essere rielaborato”.

Devono essere condivise, peraltro, le valutazioni espresse dal PM su questo archivio: “La maggior parte degli appunti (raccolti in 483 pratiche) redatti in tale maniera da Cogliandro sono stati distrutti senza formalità in epoca che non è stato possibile accertare, così come ignoti sono rimasti gli autori della distruzione. Certamente essi esistevano ancora nel 90, se in relazione alla distruzione del carteggio si poteva scrivere: “Altri fascicoli/pratiche, sempre relativi a uomini pubblici (politici e non), facenti parte di un carteggio informale del disciolto Raggruppamento Centri CS, sono tuttora in corso di esame e se ritenuto necessario quanto prima saranno segnalati per una eventuale distruzione”.

Ciò implica anche che i fascicoli non furono distrutti nel 1987, in esecuzione dell’ordine impartito da Martini il 26 agosto di quell’anno, di eliminazione di tutti i fascicoli attinenti a uomini pubblici. Di essi è però rimasta traccia in due registri sequestrati presso il Raggruppamento Centri CS, concernenti la registrazione di 2278 “appunti riservati” concernenti il periodo gennaio 79/giugno 82. Dai registri risultavano due fascicoli concernenti il MiG23 e la vicenda di Ustica, entrambe distrutti.

Nel fascicolo Ustica dovevano esser raccolti almeno due appunti (n. 1211 e 1213) che risultano esser stati inoltrati, giacché nella sezione dei registri riservata alla destinazione degli atti vi è apposta la corrispondente annotazione. Si dovrebbe trattare infatti dei due appunti trasmessi nel luglio alla 1^a Divisione e di cui s’è già trattato. Quello concernente il MiG libico avrebbe dovuto contenere almeno una nota (registrata al n. 1265, che non risulta trasmesso alle articolazioni del Servizio).

Per la figura degli estensori, per quella dei destinatari e principalmente per la natura degli oggetti trattati, tutti concernenti attività o uomini politici, non può condividersi il giudizio negativo dato dal Comitato di Controllo dei Servizi. Riprova dell’importanza è di certo la loro distruzione. Esempio di argomenti che avrebbero meritato di essere approfonditi quello dell’esistenza di fascicoli di magistrati destinati a carriere in archivi di partiti.

L’annotazione sul registro si presta a due, alternative, interpretazioni.

Si premette che il documento viene annotato come proveniente da R/C (e cioè dallo stesso Raggruppamento) il 20 luglio, con oggetto “Aereo (MiG23) di costruzione sovietica, in dotazione alle FFAA libiche, precipitato in Calabria” ed essere posto agli “atti” il giorno successivo; non risulta alcuna tramitazione verso altri Organi.

Il 22 luglio il Raggruppamento Centri CS invia una nota (nr.4742/RC di protocollo) alla 1a Divisione, con la quale si trasmette un appunto datato 21 luglio, nel quale si dà conto di una nota verbale raccolta il giorno precedente nell’Ambasciata libica. Di questo appunto si è già innanzi discusso.

Le date non coincidono esattamente, giacché l’appunto reca la data del 21 luglio e di conseguenza non dovrebbe essere pervenuto il giorno precedente. Tuttavia, la coincidenza temporale può far ritenere che agli atti sia stata inviato un appunto, riguardante la raccolta della nota verbale nell’Ambasciata, da parte del funzionario che lo aveva ricevuto. Questo appunto, inviato agli “atti” del Raggruppamento, dovrebbe esser stato distrutto; il suo contenuto dovrebbe però esser stato trasfuso nell’appunto del 21 luglio, poi inviato il giorno successivo alla 1ª Divisione.

Contro questa interpretazione, per così dire, benevola, vi sono però tre dati di fatto. Il primo è che le date non coincidono, come s’è detto. Il secondo è che l’appunto del 21 luglio, trasmesso il 22, è originato dal Centro CS4. Questo effettivamente dipende dal Raggruppamento Centri CS, ma ogni volta che vi è un atto originato da un Centro dipendente, questo viene annotato con siffatta indicazione (ad esempio, si vedano nella stessa pagina del Registro gli atti n. 1259, 1260, 1261, 1263, 1264). E’ vero però anche che sulla minuta della nota di trasmissione del 22 luglio sono annotati a matita e a timbro riferimenti al CS4 (“CSIV - Atti - 23 luglio 1980”); vi è quindi quanto meno un interesse del Centro nel momento in cui si archivia la minuta.

Infine, l’oggetto dell’appunto è differente significativamente da quello apposto sull’appunto del 21 luglio (“Nota preparata ieri, 20 luglio, nell’ufficio del capo dell’Ambasciata libica a Roma, relativa all’aereo libico penetrato nello spazio aereo italiano, da trasmettere presumibilmente alle autorità italiane”).

Di conseguenza, non è possibile accertare definitivamente se all’indicazione “atti” corrisponda una valenza alternativa rispetto alla trasmissione ad altre articolazioni del Servizio; vi sono però elementi indizianti in tal senso”. Anche la distruzione di carteggio riferibile ad inchieste giudiziarie in corso ingenera sospetti sul contenuto delle note

distrutte. La distruzione delle due pratiche relative al DC9 Itavia ed al MiG libico é stata una grave iniziativa da parte del Servizio.

Va rilevato che se tale carteggio fosse stato raccolto nell'ambito dei compiti istituzionali del Servizio, probabilmente, sarebbe confluito nelle pratiche correnti dell'archivio del Raggruppamento Centri CS; pertanto, poichè ciò non è avvenuto la raccolta di queste informazioni non rientrava sicuramente nei compiti istituzionali del Servizio. Difatti, una volta esaminato dal Servizio, l'“Archivio Cogliandro” é stato parzialmente distrutto, e solo incidentalmente è stato portato alla luce. (v. requisitoria PM 31.07.98).

7. Il Centro CS di Verona.

Di somma rilevanza la documentazione originata dal Centro CS di Verona. Proprio da essa nasce l'interesse per la vicenda dei piloti istruttori provenienti dall'AM in Libia. Questo Centro con missiva classificata “Segreto” datata 25 ottobre 80, a firma del comandante del Centro, Vitaliano Di Carlo, trasmette un appunto, contenente notizie fornite da “fonte attendibile da cautelare al massimo”. Nell'appunto si fa riferimento all'utilizzazione - da parte di velivoli militari libici per addestramento e ricognizione che partivano dall'aeroporto militare libico di “El Labrar” - di aeroporti jugoslavi raggiungibili attraverso una rotta interessante il Mediterraneo centrale, lo Ionio ed il basso Adriatico. Tale aerovia - si aggiunge - non sarebbe interamente coperta dalla rete radar italiana a causa di alcune zone cieche dovute alla particolare orografia. L'appunto continua precisando che “Nel giugno 80 dal citato aeroporto di El Labrar era partito - per missione imprecisata - il MiG23 libico pilotato dal capitano Azzdin Fdal Kalil i cui rottami vennero rinvenuti sul costone roccioso di Castelsilano (CZ)”.

Le informazioni contenute nell'appunto vengono messe in relazione, sempre dal Centro CS di Verona: 1 - alla ipotesi di collisione, a suo tempo formulata, in occasione dell'incidente di Ustica; 2 - alla attendibilità della fonte che, seppur occasionale, é da ritenere molto qualificata (ufficiali piloti della base di “El Labrar”); 3 - al fatto che in Libia risultavano impiegati numerosi Ufficiali piloti dell'Aeronautica Militare italiana dimissionari, certamente a conoscenza della consistenza e ubicazione delle “zone cieche” della Difesa aerea nazionale; 4 - alle carenze funzionali della Difesa Aerea “di ordine strutturale, prevalentemente organiche, e di risposta operativa

che, se dovessero protrarsi nel tempo, potrebbero indurre una perdita di efficacia della “difesa aerea” difficilmente sanabile” così come risulta evidenziato in una precedente informativa del medesimo Centro.

L'ipotesi formulata dal Centro CS di Verona di una eventuale relazione tra la citata rotta e l'incidente al DC9 dell'Itavia, non fu presa in considerazione dalla Direzione del Servizio (così si legge in un appunto interno datato 25.11.86 sull'analisi dell'attività svolta dal Servizio in direzione dell'evento) a causa della distanza intercorrente tra le zone interessate. Furono soltanto informati la 2ª Divisione, la 3ª Divisione e il 2º Reparto del SIOS/A.

Va precisato che, sia alla 2ª Divisione che al SIOS/A, le informazioni del Centro CS di Verona sono state trasmesse dal Servizio depurate dalle considerazioni e connessioni con la caduta del DC9 dell'Itavia e con quella del MiG libico. Tale depurazione costituisce un'ulteriore prova che le connessioni tra i due eventi, già ipotizzate dal Servizio a luglio del 1980, non dovessero uscire fuori del circuito della 1ª Divisione e della Direzione del Servizio.

Si deve rilevare che in un biglietto senza data, allegato alla missiva di Verona, si legge “originale - 1ª - Ap.to data successiva a trasmiss. - togliere promemoria”. L'ignoto autore dell'annotazione dispone che venisse tolto il promemoria, cioè proprio la parte che riferisce della connessione con il DC9 dell'Itavia. Non é stato possibile, tuttavia, risalire nè all'autore dell'annotazione nè alla data in cui essa é stata apposta.

Questa anomala gestione della notizia pervenuta dal Centro CS di Verona è di somma gravità. Una notizia così rilevante sotto il profilo informativo e della sicurezza del Paese, che metteva in relazione il MiG libico con il DC9 Itavia, doveva assolutamente esser portata a conoscenza della Magistratura che indagava sul disastro del DC9 Itavia.

Deve poi osservarsi che anche in questa vicenda si rileva la presenza di Masci. Infatti sull'appunto di Verona ben si rileva innanzitutto l'annotazione a matita di pugno di Notarnicola “p.p.” (prego parlarmene). Immediatamente sotto si rileva altra annotazione sempre a matita: “Masci-Ferraro parliamone prima noi”. Nella parte destra della missiva si rileva un'altra annotazione a matita di pugno di Masci “Classificare e ridarmi”.

Va da ultimo anche rilevato che copia della nota di Verona è inserita nel fascicolo relativo al MiG libico, evento espressamente richiamato nell'appunto, mentre viene omesso di inserirne ulteriore copia in quello relativo al DC9 Itavia, evento anche questo citato nel promemoria allegato alla missiva.

Ma l'attività informativa del Centro CS di Verona non termina con l'appunto del 25 ottobre. Il Centro - che deve disporre di ottime fonti - ritorna in argomento con missiva del 21 novembre 80. In essa si precisa che nell'accordo tra la Libia e la Jugoslavia l'uso di basi per velivoli militari libici sarebbe il corrispettivo jugoslavo alla concessione da parte libica di particolari agevolazioni per una penetrazione economica in quel mercato.

Le notizie giunte da Verona verranno portate all'attenzione del Direttore del Servizio soltanto il 3 febbraio 81 con un sintetico appunto in cui, dopo aver sottolineato che le notizie sull'“accordo segreto libico-jugoslavo” erano state già diramate sia al SIOS/A che alla 2ª Divisione, si chiede di valutare l'opportunità di trasmettere le notizie nel frattempo giunte ad ulteriore conferma dell'esistenza dell'accordo, al Ministro della Difesa, al CESIS, al Capo di SMD ed ai SIOS di Forza Armata. Anche questo appunto viene redatto come usualmente da Masci, firmato da Notarnicola e siglato dal Direttore del Servizio, Santovito.

Il 6 febbraio 81, pertanto, le notizie fornite dal Centro CS di Verona - nel frattempo confermate dalla 2ª Divisione nella parte relativa all'esistenza dell'accordo libico-jugoslavo - con missiva a firma del Direttore del Servizio vengono trasmesse - anche queste depurate dalle considerazioni e dalle connessioni con il disastro di Ustica e con il MiG libico - al Ministro della Difesa, al Capo di Stato maggiore della Difesa ed ai SIOS delle tre Forze Armate.

Si deve immediatamente osservare che le considerazioni espresse e i collegamenti con i due eventi dovevano suggerire alla 1ª Divisione - ed in particolare al Masci che aveva seguito la vicenda in prima persona - la coincidenza tra l'attivismo di fine luglio, in cui i due eventi erano stati collegati, e le notizie fornite dalla fonte del Centro CS di Verona. Ma su ciò nulla, invece, scrive Masci, né tantomeno riferisce a quest'Ufficio nel corso degli esami testimoniali prima, degli interrogatori poi.

Va anche rilevato che nell'appunto di settembre 86 - come é stato già messo in evidenza sopra - viene precisato che al tempo dei fatti la connessione tra il corridoio e l'evento di Ustica non venne presa in considerazione a causa della distanza intercorrente tra le zone interessate. Questa considerazione non compare in nessun documento del Servizio. Pertanto si deve supporre o che sia stata omessa la trasmissione di ulteriori documenti sulla vicenda, o che la considerazione sia stata fatta a posteriori da chi ha redatto l'appunto analitico del settembre 86. Una considerazione del genere, comunque, non poteva non provenire da chi, al tempo dei fatti, aveva seguito la vicenda e che nel 1986 risultava ancora in organico alla 1ª Divisione. Tra costoro, Masci o Lombardo.

Ma altra significativa informativa giunge dal Centro CS di Verona con missiva datata 8 aprile 81. Anche in questa missiva la caduta del MiG libico viene ricondotta al mese di giugno 80. La missiva nasce nel quadro di una non meglio indicata “operazione Assan”, diretta a controllare le attività di un cittadino italiano sospettato di intrattenere non chiari contatti con cittadini libici.

In un appunto allegato alla missiva, diretto soltanto all'attenzione del Direttore della Divisione, viene fatto riferimento ad un non meglio indicato tenente colonnello dell'AM italiana, già in servizio a Villafranca. A dire del Centro di Verona gli incarichi ricoperti da quest'ultimo gli consentirebbero di conoscere “le maglie del sistema di difesa e di avvistamento radar nazionale e forse anche NATO” e “approntare i piani di volo per i piloti libici e siriani le cui azioni possono prevedere l'eventuale violazione dello spazio aereo italiano”. Quanto sopra - conclude l'appunto - viene messo in connessione con la caduta del MiG libico, che viene collocata, ancora una volta, “nel giugno 1980”. Il velivolo avrebbe avuto il compito di controllare il “corridoio aereo” del Tirreno dove esisterebbe uno dei più grossi “buchi” di sorveglianza radar.

Lo stesso Centro, nel medesimo appunto, adombra sospetti nei confronti di due ufficiali dell'AM, Gianstefani e Cugola, entrambi tenenti colonnelli che prestavano servizio in Libia.

Gianstefani, dopo aver premesso di non essere a conoscenza dei “buchi” della Difesa Aerea, ha escluso categoricamente di aver fornito notizie ai libici, ritenendosi fiero di ciò. Esclude che anche gli altri suoi colleghi di Villafranca, Cugola e Petrini, anch'essi presenti in Libia, possano aver fornito informazioni ai libici. Aggiunge anche di essersi meravigliato di non essere stato avvicinato dai militari del SIOS/A e del S.I.S.MI, osservando anche di non aver mai avuto sentore che qualcuno dei suoi colleghi presenti in Libia fosse stato avvicinato (v. esame Gianstefani Ivo, GI 18.04.97).

Nel frattempo altra informativa era stata trasmessa dal Centro CS di Verona alla 1ª Divisione con missiva del 18 novembre 80. L'informativa concerneva notizie fornite “da fonte qualificata d'ambiente, da cautelare al massimo” e forniva uno spaccato preoccupante sulle carenze della Difesa aerea nazionale. Sulla base delle notizie comunicate, la 1ª Divisione redigeva un appunto per il Direttore del Servizio all'oggetto “Incidenze negative sulla sicurezza militare”, datato 20 luglio 81, in cui la data di caduta del velivolo libico sulla Sila veniva indicata nel 14 luglio 80 ed il modello del velivolo in un MiG 25. L'appunto, come sempre risulta redatto da Masci e firmato per l'inoltro in salita da Lombardo. Ma su questa

particolare vicenda si rimanda alla parte dedicata alla vicenda del MiG libico.

A seguito di quanto sopra si é ritenuto necessario acquisire direttamente nella sede del Centro CS di Verona la documentazione sopracitata. Purtroppo il provvedimento non ha sortito alcun effetto. Proprio in questa occasione é stato possibile constatare che alla data del 6.12.89 erano stati distrutti 226.913 atti relativi a 21.875 pratiche concernenti la documentazione informativa prodotta dal Centro CS di Verona fino al 75. Un'ulteriore distruzione avvenuta il 17.03.94 portava alla distruzione di altre 2004 pratiche, relative agli anni dal 1975 al 1989.

Deve essere rilevato che nell'occasione é stata acquisita la documentazione concernente la richiesta di declassifica della missiva del Centro CS di Verona del 25 ottobre 80. Il Centro CS di Verona con foglio del 25 ottobre 89 esprime il proprio parere formulando “nulla osta” alla declassifica, ma sottolineando la necessità di cautelare la fonte della notizia “cui posizione rispetto at modalità ricezione notizia est delicata”. Se ne può perciò facilmente dedurre che a quella data il documento era ancora agli atti del Centro di Controspionaggio, e poiché era stato ritenuto di interesse per l'AG non doveva essere distrutto. Deve inoltre sottolinearsi come il Centro di Verona nel 1989 fosse ancora a conoscenza del nome della fonte. La necessità di cautelare la fonte non può trovare altra giustificazione.

Il responsabile del Centro CS di Verona, Fabio Polzot, ha dichiarato che il documento del 25 ottobre 80 costituiva l'atto 72 della pratica “12-12-10-1974”. I documenti contenuti in detta pratica prodotti dal Centro fino al 31.12.75 erano stati distrutti, così come risultava dal verbale del 6.12.89, mentre i rimanenti documenti avevano costituito l'atto 1 della pratica 312/10 anno 86 - fasc. 10/02767”; ciò nel quadro di una ristrutturazione dell'archivio disposta dalla Direzione del Servizio. La visione della pratica, però non portava al rinvenimento di alcuna documentazione. Tuttavia all'atto 1 di essa effettivamente annotata la seguente scritta “12-12-10-1974”, cioè gli estremi della pratica in cui era stato custodito il documento di cui sopra.

Il Capo Centro ha cercato di giustificare l'assenza della documentazione adducendo che si trattava, presumibilmente, di documentazione di notevoli dimensioni e che pertanto potesse essere stata tenuta, come é prassi, all'esterno della pratica. Ipotizza che la pratica “possa essere stata distrutta erroneamente, unitamente al resto della pratica 312 contenuta in un'unica copertina come risulta dal verbale di distruzione n. 12 datato 17.3.94”. Deve, invece, rilevarsi che la pratica 312/10 non ha trovato riscontro tra le pratiche distrutte e citate nel verbale di cui sopra. Medesime

considerazioni sono state espresse dal Capo Centro, in relazione al foglio del 18 novembre 80 ed a quello del 6 aprile 81. Anche questi “presumibilmente”, dichiara Polzot, sono stati distrutti (v. rapporto DCPD del 16.09.95).

Deve anche rilevarsi che oltre a non essere stato compilato nessun elenco dettagliato della documentazione distrutta, in special modo per i documenti classificati “segreto”, gli stessi dall'esame dei registri di protocollo non risultano distrutti (la normativa prevede che ad ogni documento distrutto venga apposta sul registro di protocollo la relativa timbratura “Distrutto in data”). L'anomala, anzi gravissima situazione riscontrata presso quel Centro è stata portata a conoscenza del Comitato Parlamentare di Controllo dei Servizi di Informazione con missiva del 10.01.96.

Dalle dichiarazioni di Luigi Foglia, funzionario del Centro CS di Verona dal 90 al 96, emerge che la distruzione della documentazione negli anni 90 venne decisa dal Capo Centro, Polzot, e dal segretario Cinotti. Foglia aggiunge di aver diretto le operazioni di distruzione. Ricorda di aver distrutto pratiche relative alla questione Alto-Atesina, alle Brigate Rosse, ai visti di ingresso, alle segnalazioni di agenti sospetti ed altro. Esclude di aver letto, distrutto o fatto distruggere pratiche relative a questioni collegate alla vicenda di Ustica. Osserva che a seguito della visita al Centro di questo GI, la struttura è stata sottoposta a ispezione da parte della Direzione del S.I.S.MI. Alla fine dell'ispezione Foglia ha dichiarato di aver ricevuto un “richiamo” da parte del Direttore del Centro, per non avere osservato le disposizioni sulle metodologie di distruzione (v. esame Foglia Luigi, GI 06.12.96).

In relazione alla vicenda dei “buchi” della nostra Difesa Aerea deve rammentarsi che il Centro CS di Padova con missiva del 10 marzo 81 trasmise alla 1^a Divisione una informativa datata 5 marzo 81 in cui segnalava: “1. Fonte occasionale di cui non si è in grado di valutare l'attendibilità, ha casualmente ascoltato una conversazione tra un ufficiale della aeronautica tedesca ed altra persona, durante la quale l'ufficiale asseriva che l'aereo libico precipitato in Calabria era riuscito ad eludere i radar italiani in quanto era a conoscenza delle zone italiane scoperte. 2. Tali “zone scoperte” sarebbero segnate su carte segretissime in dotazione alla NATO e sarebbero state fornite ai libici da un non meglio identificato Buono, capitano dell'Aeronautica Italiana che si trovava in Libia per motivi non noti.”

Il 2° Reparto dello SMA interessato al riguardo, risponde con missiva del 28 aprile successivo, comunicando alla 1^a Divisione del S.I.S.MI che

non esiste alcun capitano Buono, Buoni, o Buona. All'uopo fornisce indicazioni su alcuni ufficiali aventi come casato, Buono, due ancora in servizio e tre in congedo.

Gli accertamenti disposti, da una parte dalla 1^a Divisione, e dall'altra dal SIOS, sono stati a dir poco superficiali. Sarebbe bastato consultare l'elenco dei piloti che si erano recati in Libia come istruttori per conto dell'ALI, per riscontrare la presenza del capitano Bono che, per assonanza, avrebbe dovuto quanto meno portare ad un controllo di sicurezza. Nulla, invece, è stato fatto.

Deve anche rilevarsi che dagli atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI Bono Gianfrancesco, cioè il pilota che nel 79 risulta essere stato in Libia per conto dell'ALI, era stata una fonte della 2^a Divisione del S.I.S.MI.

8. Le dichiarazioni dei funzionari del Centro CS di Verona.

Al tempo dei fatti il Centro di Verona era diretto dal maggiore Vitaliano Di Carlo. Questi ha dichiarato che le notizie sull'accordo segreto tra la Libia e la Jugoslavia giungevano da fonte occasionale, curata dal segretario operativo del Centro, Vito Di Donna, deceduto. Il medesimo si dice certo che al Centro CS di Verona risulta conservato un promemoria interno (v. esame Di Carlo Vitaliano, GI 21.02.91).

Di Carlo precisava che il riferimento al velivolo MiG23 partito dall'aeroporto di El Labrar nel giugno 80 è stato inserito nell'appunto sempre sulla base delle notizie acquisite dal Di Donna, e di non aver rilevato, al tempo, l'incongruenza. Di Carlo aggiunge anche un particolare rilevante: "Toccava alla Divisione analizzare i contenuti ed eventualmente segnalare eventuali incongruenze. Ciò - aggiunge - mi sembra che non avvenne, in quanto non ricordo eventuali richieste di precisazioni della 1^a Divisione sulla data del rinvenimento del MiG" (v. esame Di Carlo Vitaliano, GI 07.09.95).

Le dichiarazioni di Di Carlo hanno trovato puntuale conferma in quelle del segretario del Centro di Verona, Sergio Cinotti. Questi ha riferito che dopo il disastro al DC9 Itavia la 1^a Divisione informò il Centro dell'accaduto, chiedendo di acquisire eventuali notizie di interesse. Venne attivato, pertanto, il settore operativo. Da questo settore giunse una informativa in cui venivano evidenziate alcune lacune della nostra Difesa Aerea. Nel medesimo appunto veniva messo in connessione l'episodio del MiG libico con la vicenda del DC9 Itavia. L'appunto - aggiunge - venne stilato direttamente dal sottufficiale che aveva appreso la notizia dalla fonte,

cioè Di Donna, e portato in salita fino al Direttore del Centro che, senz'altro, rielaborò l'appunto.

Ma Cinotti aggiunge anche un ricordo del colloquio che ebbe proprio con Di Donna sui contenuti di quanto aveva appreso: “Io ebbi a parlare direttamente con il maresciallo della valenza dell'appunto che aveva fatto ed egli confermò che si trattava di una notizia eclatante ricevuta dalla fonte. La notizia era eclatante in quanto metteva in relazione la caduta del MiG libico con quella del DC9 dell'Itavia”. Altro particolare di rilevante interesse: “Il maresciallo (Di Donna) in particolare mi rivelò che la fonte gli aveva detto che per violare lo spazio aereo italiano il MiG aveva sfruttato la copertura della rotta del DC9 Itavia collocandosi sotto la fusoliera di questo secondo velivolo”.

Invero nessun riferimento a questo scenario si rileva dagli atti trasmessi dal Centro CS di Verona alla 1ª Divisione ed acquisiti in questo processo. Chiesto al Cinotti se nel corso della conversazione con Di Donna questi gli avesse fatto cenno ad interventi censori sul contenuto delle notizie apprese, chiarisce “sulla base della mia esperienza che verosimilmente sono intervenuti Organi Centrali del Servizio...Non posso dire se intervenne nella vicenda il Capo Centro se non nelle modalità che ho già detto, cioè attraverso gli Organi Centrali”.

Quanto al maresciallo Di Donna riferisce che era una persona molto riservata, ma che “il tenore della conversazione tra me ed il povero Di Donna quando mi ha parlato del MiG e del DC9 Itavia era una sorta di sfogo personale” (v. esame Cinotti Sergio, GI 23.01.97).

Posto a confronto con il suo ex Capo Centro, Di Carlo, l'atto non raggiunge effetti positivi. Cinotti conferma le dichiarazioni rese, Di Carlo nega invece di aver mai letto di alcuna connessione tra il DC9 dell'Itavia e il MiG libico. Aggiunge che se fosse venuto a conoscenza di notizie di tal genere, non avrebbe mancato di segnalarle alla 1ª Divisione. Escludeva interventi censori sull'appunto di Di Donna (v. confronto Di Carlo-Cinotti, GI 18.04.97).

Deve stimarsi che sia Di Carlo che Cinotti, riguardo alla conoscenza del nome della fonte del solo Di Donna, non sono credibili. Come é stato già rilevato, il Centro CS di Verona nell'89 si preoccupa, nel comunicare il proprio nulla osta alla declassifica del documento del 25 ottobre 80, della necessità di tutelare la fonte delle notizie. E' perciò evidente che il Centro di Verona fosse a conoscenza del nome della fonte, come é chiaro che abbia ritenuto di non segnalarla né comunicarla a quest'Ufficio. Si tratta di iniziativa gravissima. In questo modo il Servizio pur non opponendo alcun segreto, ma distruggendo gli atti - se mai sono stati distrutti - e non

comunicando il nome della fonte, ha di fatto, in forma alquanto anomala, reso impossibile l'accertamento della verità su questi punti.

Notarnicola, anch'egli non apporta alcun contributo nella vicenda. Nulla di rilevante dice sui documenti elaborati dal Centro CS di Verona. Dichiarava di non ricordare alcun documento proveniente da Verona, che avesse indicato come data di caduta del MiG il mese di giugno 80 anziché luglio. Osserva che aveva molta fiducia nel Capo Centro di Verona, Di Carlo. Solo dopo aver preso visione delle informative del Centro di Verona, le riconosce asserendo –ma non è credibile - che potrebbe non aver notato la nota che fa riferimento al giugno del 1980 come mese di caduta del MiG libico (v. interrogatorio Notarnicola Pasquale, GI 10.04.97).

Tra i vari tentativi di impedire la trasmissione della documentazione del Servizio a questo Ufficio va ricordato quello del Direttore della Direzione Consulenza Giuridica del S.I.S.MI, Giorgio Lehmann. Questi redige un appunto per il Direttore del Servizio in data 20 luglio 87, in cui dopo aver richiamato le richieste avanzate da quest'Ufficio, e premettendo che dall'esame del carteggio in possesso al Servizio sulla vicenda del DC9 e del MiG libico “non emergono notizie di effettivo interesse per il magistrato procedente, in quanto l'attività informativa svolta dal S.I.S.MI non ha sinora consentito di acquisire elementi idonei alla determinazione delle cause del disastro, anche se si rilevano informative sull'esistenza, verificata solo parzialmente, di un'attività di volo di aerei militari libici nell'area del Mediterraneo Centrale contigua a quella dell'incidente”, afferma che “non sembra tuttavia opportuna l'eventuale comunicazione all'AG dell'informativa a suo tempo originata dal Servizio sul presunto accordo seguito tra Libia e Jugoslavia, attese le possibili complicazioni di carattere internazionale”.

Il documento continua precisando che, per quanto concerne l'incidente al MiG libico, le notizie in possesso del Servizio “escluderebbero eventuali connessioni tra detto episodio e il disastro di Ustica”. Lehmann conclude suggerendo di “evitare di esibire documentazione attinente attività informativa propria del Servizio”. In calce al documento si rileva di pugno del Direttore del Servizio la seguente annotazione: “Sì”.

Questi comportamenti hanno portato grave nocimento all'inchiesta. Al giudice non sono stati trasmessi documenti di grande interesse per l'inchiesta, che se tempestivamente inviati avrebbero sicuramente attirato l'attenzione dell'inquirente e di certo ne sarebbe derivata l'acquisizione presso il Centro CS di Verona di quegli originali dai quali - non é da escludere - si sarebbe potuto giungere alla identificazione della fonte della notizia che aveva messo in relazione i due episodi.

Lehmann, che per il suo ruolo di filtro delle informazioni richieste dall'Autorità Giudiziaria, riceverà comunicazione giudiziaria dal GI di Venezia nell'ambito del procedimento penale cosiddetto "Argo 16", sentito da quest'Ufficio si giustifica asserendo di aver ritenuto non opportuno inviare le informative sul presunto accordo tra Libia e Jugoslavia in quanto l'accordo non risultava accertato. Osserva che l'appunto, prima della visione al Direttore del Servizio era stato letto dal Capo di Stato Maggiore, generale Rosa, che lo aveva approvato.

9. Il ruolo del Centro CS di Firenze.

Un ruolo di rilievo nelle indagini sulla vicenda di cui é processo é ascrivibile al Centro CS di Firenze ed in particolare al Capo Centro, colonnello Federigo Mannucci Benincasa. Mannucci Benincasa, ufficiale dell'Arma dei CC, ha prestato servizio nel Servizio Informativo Militare dal 63 al 7 luglio 93 - (SIFAR-SID-S.I.S.MI), ricoprendo l'incarico: - dal 63 al giugno 71, di ufficiale addetto al Centro CS di Padova; - dal giugno 71 al marzo 91, di Capo Centro CS di Firenze; - dal marzo 91 al luglio 93 (mese in cui lascia il servizio), di funzionario a disposizione del Capo Reparto presso la Direzione del S.I.S.MI. L'interesse sulle attività del Centro CS di Firenze e sul soggetto trae origine: - dalla competenza territoriale che il Centro CS del S.I.S.MI di Firenze aveva sul conto delle attività di Marco Affatigato, estremista di destra di Lucca, falsamente indicato con una telefonata anonima come presente a bordo dell'aereo dell'Itavia;

- dalla trasmissione alla 1^a Divisione del S.I.S.MI di una informativa allegata al foglio del Centro CS di Firenze nr.5704 datato 18 luglio 81, in cui si riferiva che a bordo dell'aereo dell'Itavia doveva trovarsi anche il magistrato fiorentino, Giovanni Tricomi, che solo "all'ultimo momento" decideva di rinviare la partenza; così congetturando come causa del disastro la finalità di un attentato al DC9 Itavia il cui obiettivo sarebbe stato il magistrato fiorentino;
- dalla singolare coincidenza della pubblicazione alla fine di luglio del 1981 sul periodico "Critica Sociale" - a pochi giorni dalla trasmissione dell'informativa del 18 luglio alla Centrale - di un servizio dal titolo "Il Grande Labirinto" a firma di Andrea Pamparana, in cui si faceva cenno - in relazione alla caduta del DC9 Itavia - al mancato viaggio di un giudice a bordo dell'aereo che aveva "disdetto la prenotazione mezz'ora prima della partenza";

- dai contatti intercorsi prima della pubblicazione dell'articolo tra Mannucci Benincasa (capitano Manfredi), il giudice bolognese Gentile, il capitano Pandolfi dell'Arma dei CC di Bologna ed i giornalisti Giovine e Pamparana di "Critica Sociale";
- dalle dichiarazioni che il generale Notarnicola aveva reso in data 21.11.89 alla Commissione Parlamentare d'Inchiesta sulle stragi, secondo cui alcuni giorni dopo l'evento il Capo Centro CS di Firenze ebbe a dirgli che la possibilità di un attentato non era da scartare, dato che sull'aereo avrebbe dovuto viaggiare un giudice in missione in Sicilia per indagini;
- dalla collaborazione che Mannucci Benincasa intratteneva con l'allora capitano Umberto Nobili del SIOS/A di Firenze.

Prima di passare ad esaminare nel dettaglio queste vicende é opportuno, al fine di meglio comprendere la figura dell'indiziato, tracciare una breve esposizione degli avvenimenti di cui lo stesso risulta essere stato protagonista.

A tal fine si riportano alcuni brani della sentenza-ordinanza del GI di Bologna del 3.02.94 relativa al procedimento penale sull'attentato all'Italicus ed alla stazione ferroviaria di Bologna, concernenti Mannucci Benincasa: "Non é un fatto comune che il capo di un importante organismo del controspionaggio militare decida, di concerto con un ufficiale del servizio informativo dell'aeronautica, di inviare una lettera anonima al giudice istruttore di un processo per strage, adombrando responsabilità del gran maestro di una loggia massonica segreta; né é comune che, con una telefonata ed uno scritto, anch'essi anonimi, indichi il suddetto gran maestro come implicato nell'omicidio di un giornalista; e, ancora, non é nella prassi consueta che il capo di un centro di controspionaggio si ingerisca in varie maniere nel processo relativo ad una strage (avvenuta in un territorio estraneo alle sue competenze), ad esempio interessandosi alla composizione dell'esplosivo usato e trasmettendo informazioni in merito al direttore del servizio di appartenenza senza alcuna autorizzazione da parte del giudice; oppure presenziando al rinvenimento di esplosivi, armi ed altri oggetti che si riveleranno il mezzo utilizzato per imbastire una delle più allucinanti operazioni di depistaggio nella storia dello stragismo; oppure ancora in altre maniere di cui si dirà oltre. Né, infine, é normale che, avendone l'opportunità, non si adoperi per la cattura di un pericoloso latitante, assicurandogli così la libertà."

Gli anonimi cui si riferisce il giudice di Bologna sono quelli inviati da Mannucci Benincasa e dall'allora capitano Nobili del SIOS/A, nel 79, al Procuratore della Repubblica di Roma, per l'omicidio Pecorelli, e nel 1981, al giudice Istruttore di Bologna, per la strage alla Stazione ferroviaria. In

entrambi, la responsabilità degli eventi delittuosi veniva fatta ricadere su Licio Gelli.

A proposito di Licio Gelli, il comportamento di Mannucci Benincasa non é apparso assolutamente chiaro. E' sufficiente ricordare che già dal '72, il Mannucci Benincasa aveva acquisito elementi sufficienti a ben definire la sua figura, quantomeno sotto il profilo della sicurezza, ma tali elementi non erano comunicati alla Direzione del Servizio bensì conservati "in sonno" nella pratica di Gelli del Centro CS di Firenze. E nel momento in cui la Direzione - nel '73 - chiedeva informazioni sul personaggio Mannucci Benincasa rispondeva, a oltre un anno dalla richiesta, fornendo un'immagine di Gelli non corrispondente a quella che, invece, emergeva dagli atti in suo possesso. Ed allo stesso generale Maletti, Capo del reparto "D", da cui dipendeva e dal quale era stato nominato Capo Centro di Firenze in sostituzione di Viezzer, nominato Capo della Segreteria del "D", non trasmetteva le informative che aveva acquisito su Gelli, ma inviava, con lettera personale, una vecchia informativa cd. "Cominform", la quale, comunque, era già nella disponibilità dello stesso Maletti perché agli atti del "D".

Altra vicenda in cui risulta coinvolto Mannucci Benincasa é quella concernente l'estremista di destra Cauchi Augusto, con il quale Mannucci Benincasa aveva avuto rapporti nel '74 e '75 a cavallo della emissione di un mandato di cattura nei confronti dell'estremista. A distanza di tempo dagli eventi il giudice Istruttore di Firenze, che aveva chiesto al Mannucci Benincasa di rivelare il nome della fonte che lo aveva messo in contatto con Cauchi, si era visto opporre - dal Servizio e successivamente dal Presidente del Consiglio - il segreto di Stato. Segretezza del nome della fonte, richiesta insistentemente da Mannucci Benincasa alla 1ª Divisione che a sua volta chiederà all'ammiraglio Martini, Direttore del Servizio, di mantenere la copertura "ad ogni costo".

Altro evento meritevole di essere menzionato è quello relativo ai contatti di Mannucci Benincasa con Osmani Guelfo, noto falsario che dal '93 inizia a collaborare con le AA.GG. di Bologna e Milano, fornendo utili elementi concernenti, tra l'altro, la nota provocazione di Camerino. Questi riferiva di aver conosciuto Mannucci Benincasa nel '71 a seguito di presentazione del capitano D'Ovidio, che gli aveva anche fatto conoscere il capitano Labruna. Osmani dichiarava che la collaborazione con Mannucci Benincasa, del quale conosceva l'effettivo ruolo all'interno dei Servizi informativi, si estrinsecava soprattutto nella fornitura di passaporti e carte d'identità false, e che per le sue capacità, era da Mannucci Benincasa chiamato "Raffaello". Aggiungeva, tra l'altro, di essere stato da sempre

convinto che regista della provocazione di Camerino fosse stato il Mannucci Benincasa.

Scrivo in proposito il GI di Milano nella sentenza-ordinanza del 18 marzo 95: “Anche la “collaborazione” richiesta ad Osmani per oltre quindici anni dal Capo Centro del CS di Firenze, colonnello Federico Mannucci Benincasa è una circostanza inquietante e indicativa del ripetersi, tramite la continua acquisizione di documenti italiani ed esteri contraffatti, di operazioni “coperte” ed illecite che il colonnello Mannucci, indiziato anche per i depistaggi relativi alla strage di Bologna ed all'abbattimento del DC9 a Ustica, non ha voluto in alcun modo spiegare (v. confronto Osmani-Mannucci, GI Bologna 02.05.94) limitandosi ad ammettere di conoscere e di frequentare da molto tempo Guelfo Osmani, non si comprende a qual fine se non quello indicato dallo stesso Osmani, falsario di professione e battezzato dal Mannucci con il nome in codice Raffaello. Del resto il nome Raffaello compare più volte nelle agende, anche di epoca recente, sequestrate al colonnello Mannucci Benincasa e tale soprannome, era stato attribuito a Guelfo Osmani proprio da Mannucci Benincasa in considerazione della sua particolare perizia nella falsificazione di documenti”.

Per completare il quadro d'insieme delle vicende di Mannucci Benincasa, si deve ricordare che egli è stato ritenuto responsabile dell'occultamento di quelle armi e munizioni da guerra rinvenute il 3.03.93 a Firenze, in un appartamento sito in via S. Agostino nr.13, di proprietà del marchese Lotterenghi Della Stufa, e nella disponibilità di esso Mannucci Benincasa, come base riservata del Centro di Controspionaggio. Sulla vicenda recentemente è intervenuta in data 23 aprile 97 la sentenza del Tribunale di Firenze che ha condannato Mannucci Benincasa alla pena di anni 3 di reclusione per detenzione illegale di armi.

Dopo questo breve excursus si deve passare all'esame di quei fatti che interessano direttamente questo procedimento penale. Mannucci Benincasa è stato al centro di varie illazioni su una sua non estraneità alla nota telefonata pervenuta alla redazione romana del “Corriere della Sera” il 28 giugno 80 con riferimento alla presenza a bordo del DC9 Itavia dell'estremista di destra Marco Affatigato che doveva compiere una non meglio indicata missione a Palermo. In realtà non esistono al riguardo indizi di qualche rilievo, o altre evidenze né tanto meno riscontri documentali. Resta però, una certa analogia tra la telefonata anonima fatta al giornale e quelle altre iniziative similari, di cui s'è detto, queste documentate e accertate, rivolte dal soggetto e dal colonnello Nobili ai magistrati romani e

bolognesi in relazione rispettivamente all'omicidio Pecorelli e alla strage di Bologna del 2 agosto.

Mannucci in una memoria sequestrata nel corso della perquisizione domiciliare effettuata nel maggio 93 su decreto dell'AG di Bologna scrive che “non ha mai diffuso, e tanto meno in via anonima, false notizie nei confronti Marco Affatigato” e di aver inserito il nome in due rapporti:

- il primo, datato 18 luglio 81 - di cui si parlerà più innanzi - in cui segnalava alla propria Centrale la circostanza che sull'aereo avrebbe dovuto viaggiare il GI di Firenze, Vincenzo Tricomi, evidenziando, nel contesto, che la falsa propalazione della notizia che a bordo dovesse viaggiare Marco Affatigato potesse configurare un depistaggio;

- il secondo, datato 28 agosto 81, in cui trattava di una informativa, richiesta dalla AG di Bologna alla Centrale e concernente “ogni possibile risultanza su tutta una serie di situazioni concernenti la Toscana, con particolare riferimento alla lunga serie di attentati avvenuti nella tratta ferroviaria Firenze - Bologna richiesta della Centrale. In quella circostanza, fu richiamata la figura di Affatigato, non solo perchè tirato in causa, nella loro immediatezza, tanto per Ustica che nelle prime indagini sulla strage di Bologna, ma anche e soprattutto per le dichiarazioni rese, in tempi diversi, sia alla AG (FI) che alla stampa (Secolo XIX di Genova) sui possibili coinvolgimenti di poteri cosiddetti occulti toscani e l'eversione, sia di destra che di sinistra”.

L'elaborato, concludeva precisando di ignorare “da dove possa essere scaturita un'accusa così inverosimile ed illogica, anche a livello di mera illazione, attribuente allo scrivente sia la falsa propalazione del nome di Affatigato nella vicenda di Ustica, quando sono invece sicuramente noti e documentati i rapporti tra l'Affatigato stesso ed ambienti riferibili o in contatto a loro volta con altri organi di polizia e d'informazione, sia stranieri che nazionali, sia quella del suo coinvolgimento nella strage di Bologna, quando questo è determinato dal presunto riconoscimento dell'Affatigato da parte di un organo di polizia in un foto-kit fatto da altro organo di polizia”.

Mannucci Benincasa con missiva del 18 luglio 81 trasmetteva al Direttore della 1^a Divisione ed ai Capi Centro CS di Palermo, Bologna e Perugia, un rapporto in cui informava di aver appreso “casualmente, dallo stesso interessato” che a bordo del DC9 dell'Itavia caduto a Ustica avrebbe dovuto trovarsi il giudice Vincenzo Tricomi del Tribunale di Firenze, diretto in Sicilia per svolgere attività istruttoria concernente collusioni tra elementi di estrema sinistra (Prima Linea) e libici. Il magistrato “che aveva fatto fare la prenotazione per il volo citato, solo all'ultimo momento per alcune

circostanze fortuite decise di rinviare il viaggio provvedendo a disdire telefonicamente e scampando così, fortunatamente, al disastro”.

Dopo questa premessa, l'estensore del rapporto segnalava, dopo avere evidenziato che “le perizie sul disastro aereo avrebbero accertato che lo stesso non sarebbe dovuto ad avarie o guasti meccanici e tecnici, ma all'azione di un missile aria-aria o allo scoppio di un ordigno presumibilmente a tempo depositato a bordo dell'aereo”, che: - era ipotizzabile che la finalità dell'attentato fosse l'eliminazione fisica del giudice Tricomi allo scopo di bloccare lo sviluppo delle indagini; - le notizie dei motivi e delle modalità del viaggio in Sicilia del magistrato erano note soltanto ad un gruppo ristretto di persone della Procura, del Tribunale e della Digos di Firenze; - non appare estranea alla vicenda “il “depistaggio” attuato dopo il disastro con la propalazione della falsa notizia che a bordo dell'aereo viaggiava il noto Marco Affatigato, la cui figura tornerà alla ribalta nel successivo mese di agosto in ordine alla strage alla Stazione di Bologna”.

Al rapporto informativo il Centro CS di Firenze univa quattro allegati, costituiti da: - rapporto del maresciallo Mercaldo della Digos di Firenze concernente esiti ai suoi accertamenti relativi al contesto delle indagini disposte dal giudice Tricomi, datato 21 maggio 80; - un appunto anonimo privo di data e di altri riferimenti se non l'indirizzo così concepito: “Alla cortese attenzione del sig. Questore” riguardante anch'esso la situazione di Pantelleria; - un tabulato della società Itavia relativo al noto volo sul quale, insieme ad altri, figura il nominativo del giudice; - altro tabulato della società Itavia contenente la lista dei passeggeri e varie annotazioni dalle quali risultava la non presenza a bordo del giudice Tricomi.

Dalla documentazione acquisita dal Centro CS di Firenze relativa all'evento si rileva che l'appunto in questione era stato minutato già alla data del 2 giugno 81. Si rileva, peraltro, all'interno della pratica di Ustica una missiva dattiloscritta, senza data e riferimenti, in cui l'estensore trasmette a “Giorgio”: - un elenco delle prenotazioni per il volo I-Tigi dell'Itavia per Palermo; - un elenco delle persone che hanno preso l'aereo e che sono morte; - un elenco delle persone che hanno disdetto il volo e che non si sono presentate all'imbarco. La missiva conclude con la seguente affermazione: “Resta clamorosamente confermato, negli ambienti tecnici, che si tratta di esplosione non dipendente da difetti della macchina”. In calce alla stessa l'estensore scrive a mano: “La fonte, inutile dirlo, deve essere cautelata”.

Da tener presente che Mannucci Benincasa trasmetteva il rapporto alla 1ª Divisione: - in un'epoca assai distante dai fatti (giugno 80-luglio 81); - in un momento in cui il colonnello Notarnicola aveva lasciato l'incarico di

Direttore della 1ª Divisione venendo sostituito dal colonnello Lombardo; - in sospetta coincidenza temporale con il servizio giornalistico “Il Grande Labirinto” di “Critica Sociale”.

In un appunto interno della 1ª Divisione datato 19 agosto 81 diretto all'attenzione del Direttore responsabile, a quel tempo il colonnello Lombardo, si legge: “1. L'informativa del Centro Firenze ricalca il contenuto del noto articolo apparso su “Critica Sociale”, con qualche omissione rispetto alla stesura della bozza sequestrata dalla Magistratura di Bologna ed esibita anche ad appartenenti del Servizio in data 23.07.81. Peraltro, la pubblicazione dell'articolo venne preceduta da una trasmissione di Radio Radicale del 21 luglio 81. 2. La lettera del Centro CS di Firenze è datata 18.07.81 ed è giunta alla Divisione con il corriere del 23 successivo. 3. Centro Palermo da parte sua ha riferito di essere già a conoscenza dell'inchiesta condotta dalla Digos di Firenze. 4. In relazione a quanto sopra, è stata approntata lettera per il Centro CS di Firenze per opportuno orientamento”. In calce al documento il colonnello Lombardo appone il suo assenso.

Anche se in modo enigmatico la 1ª Divisione nota che gli argomenti riferiti da Mannucci Benincasa ricalcavano quanto pubblicato da “Critica Sociale”. Come si può desumere anche dai riferimenti alle date di trasmissione dell'informativa, che vengono messe a raffronto con quelle relative alle bozze consegnate dai PM di Bologna ad elementi del Servizio in data 23 luglio 81.

Il colonnello Lombardo, dal 13 luglio 81 Direttore della 1ª Divisione, nel corso della testimonianza al GI resa in data 28.12.90 dichiarava di essere venuto a conoscenza dell'informativa del Centro Cs di Firenze sull'ipotesi dell'attentato ai danni del GI di Firenze, circa un anno dopo l'evento di Ustica. In quell'occasione sarebbe venuto anche a conoscenza della telefonata concernente la presenza a bordo dell'Affatigato, non escludendo, comunque, di averne appreso in tempi precedenti dalla stampa. L'ufficiale escludeva “che qualcuno del Centro di Firenze, tanto meno il Capo Centro, sia venuto a parlarmi di questa telefonata nell'immediatezza o poco dopo il disastro aviatorio”.

Nel corso dell'inchiesta sulla strage di Bologna, assunse particolare rilevanza, ai fini investigativi, la pubblicazione dell'inchiesta giornalistica intitolata “Il Grande Labirinto”, apparsa sul mensile di area socialista “Critica Sociale”, in tre puntate. Autori dell'inchiesta furono i giornalisti Andrea Pamparana e Umberto Giovine, quest'ultimo direttore della rivista. La prima puntata dell'inchiesta veniva pubblicata nell'ottobre del 1980 e conteneva, tra l'altro, informazioni su una riunione che si sarebbe tenuta a

Zurigo, il 20 marzo 80, nel corso della quale erano state prese alcune decisioni riguardanti l'attività destabilizzante ed eversiva di un'organizzazione collegata ai servizi segreti italiani. Una delle decisioni prese prevedeva “un attentato ad alto potenziale emotivo, tale da suscitare grave ondata di sdegno da parte della popolazione...e contatti con i servizi italiani per la consueta opera di depistaggio delle indagini...”. Personaggio preso di mira, nel contesto dell'articolo, Licio Gelli ed il figlio Raffaello.

La seconda puntata veniva pubblicata alla fine di luglio del 1981 e conteneva una sintesi dei temi dell'inchiesta che i giudici bolognesi stavano conducendo sulla strage consumata alla stazione ferroviaria di Bologna. Nell'articolo si asseriva che il S.I.S.MI avrebbe artatamente fornito ai giudici di Bologna notizie fuorvianti sui veri responsabili della strage e si adombravano anche sospetti nei confronti della Procura della Repubblica di Bologna. Veniva altresì messa in relazione la caduta del DC9 dell'Itavia con:

- la caduta del MiG libico a Castelsilano di Calabria, trovato privo di missili;
- un giudice che doveva viaggiare sull'aereo DC9 Itavia, allo scopo di recarsi sull'isola di Pantelleria per svolgere attività istruttoria connessa ad un traffico di armi e di droga che si sarebbe svolto, con i libici, in quell'isola. In relazione alla Libia venivano anche evidenziati i viaggi fatti nella primavera del 1980 dal criminologo Aldo Semerari.

L'anticipazione della seconda puntata, che conteneva anche i riferimenti al magistrato che avrebbe dovuto viaggiare su quell'aereo precipitato ad Ustica, veniva lanciata dalla redazione di Critica Sociale a mezzo dell'Agenzia ADN Kronos il 20.7.81, mentre il giorno successivo i quotidiani “La Repubblica” ed “Il Resto del Carlino” riportavano articoli rispettivamente dai titoli “Critica Sociale accusa Armi e Droga dietro il DC9 esploso” e “Volevano uccidere un magistrato gli attentatori al DC9 Itavia?”.

A seguito della pubblicazione di questi articoli il giudice Gentile, titolare dell'istruttoria sulla strage di Bologna, ordinava perquisizione alla redazione di “Critica Sociale”, nel corso della quale venivano sequestrate, tra l'altro, le bozze dell'inchiesta in cui si poteva leggere nei titoli “Un funzionario del S.I.S.MI ci dice che anche alcuni giudici sono sul libro paga dei servizi, un esempio: il giudice Persico”.

In un articolo pubblicato dal quotidiano “La Repubblica” edizione del 23 luglio 81 concernente un'intervista ai redattori dell'inchiesta si leggeva: “sosteniamo che un magistrato di Firenze doveva prendere quell'aereo per andare a verificare certi indizi. L'aereo esploso, le inchieste di magistratura ed esperti affermano che si é scontrato in volo con un missile aria-aria. Era il 27 giugno scorso. Il MiG23, privo di un missile aria-aria é stato trovato sull'Aspromonte il 22 luglio, quasi un mese dopo. L'autopsia sul cadavere

del pilota ci dice che il corpo ha rivelato il “fenomeno del guanto di pelle”. Cos’è? A circa venticinque giorni della morte, la pelle si stacca da sola dalla mano. Venticinque giorni, le date coincidono...”.

La terza puntata, dal titolo “Appunti su due stragi”, pubblicata sul numero di dicembre del 1981, costituisce il naturale corollario dei due articoli precedenti e richiamava chiaramente celati legami dell'allora Procuratore della Repubblica di Bologna, dr. Marino, con la loggia massonica P2, avanzando, altresì, severe critiche all'operato del sostituto procuratore dr. Persico. La pubblicazione di questo articolo suscitò grosse polemiche ed entrambi i Magistrati presentarono querela nei confronti dei giornalisti Giovine e Pamparana; il conseguente procedimento si concluse con la condanna dei due giornalisti.

Al fine di meglio comprendere la genesi del servizio giornalistico “Il Grande Labirinto” si deve risalire ai rapporti che il Capo Centro di Firenze ebbe con il giudice istruttore di Bologna, Gentile, tramite il capitano Pandolfi dell'Arma dei CC. di Bologna, e con i due giornalisti di “Critica Sociale”, Pamparana e Giovine, autori del servizio “Il Grande Labirinto”, che ha per oggetto, così ha concluso il GI di Bologna, “presunti retroscena delle stragi di Ustica e Bologna, il cui contenuto é parte ispirato alle tesi di Mannucci Benincasa su Ustica e parte tratto da una pretesa (e asseritamente misteriosa fonte) indicata come “Nostradamus””.

Si deve premettere che nonostante la città di Bologna fosse fuori della giurisdizione del Centro CS di Firenze, Mannucci Benincasa vi si recava il 2 agosto, a seguito della strage, ed a gennaio del 1981 a seguito del rinvenimento dell'esplosivo sul treno Taranto-Milano. La presenza del Mannucci a Bologna aveva suscitato perplessità nei suoi colleghi del Centro CS di Bologna. A tal proposito molto chiare appaiono le testimonianze rese al GI di Bologna da Ferretti e Ciliberti, rispettivamente Capo Centro e Vice del CS del S.I.S.MI di Bologna.

Ferretti: “Ricordo che verso il 4 di agosto vennero a Bologna il generale Santovito ed il Ministro Lagorio. Ebbi un incontro con loro e riferii le notizie sino a quel momento apprese... . Successivamente a questo incontro con Santovito e col Lagorio ebbi la sensazione di essere in qualche modo tagliato fuori dalle attività concernenti la strage di Bologna. Fu una situazione che si sviluppò nel tempo e ne ebbi la chiara percezione allorquando a Bologna, a seguire le indagini venne costantemente un mio collega toscano, cioè il Capo Centro di Firenze Mannucci Benincasa... . Il Mannucci Benincasa, comunque, ebbe con me pochi incontri. So invece che veniva a Bologna col capitano Pandolfi, che si occupava delle indagini” (v. esame Ferretti Giorgio, GI di Bologna 02.12.91).

Ciliberti: “Chiestomi dell'attività del Mannucci Benincasa in merito alla strage del 2 agosto 80, spontaneamente dico che era un mistero un po' per tutti noi cosa venisse a fare il Mannucci qui a Bologna” (v. esame Ciliberti Giovanni, GI di Bologna 08.05.92).

Sui rapporti tra Mannucci Benincasa ed il Capo Centro di Bologna Notarnicola racconta una singolare circostanza: “Sicuramente nel giugno 81 il Mannucci Benincasa mi telefonò rappresentandomi il desiderio dei magistrati bolognesi inquirenti sulla strage di incontrarmi presso il Servizio allo scopo di sollecitare anche una collaborazione nelle indagini. Mi precisava inoltre che i giudici postulavano una esclusione dal rapporto del capo Centro di Bologna, dr. Ferretti, nei confronti del quale nutrivano delle riserve. A mia domanda mi precisò che tale richieste gli erano state avanzate dal capitano dei CC. Pandolfi in servizio a Bologna. Non ebbi alcuna reazione a telefono verso il Mannucci per non svelare le mie considerazioni negative su tale esclusione... . All'arrivo dei giudici rappresentai, in presenza del generale Mei, che, a mio avviso, le riserve sul Capo Centro di Bologna erano infondate, che rispondeva delle sue capacità e della sua lealtà e che lo ritenevo indispensabile per ogni forma di collaborazione. Ciò in quanto avevo la certezza che i vertici del Servizio avessero ripetutamente tentato di depistare le indagini e di intralciare l'operato dei giudici e che eventuali ombre sul Capo Centro di Bologna erano state prospettate volutamente per impedire agli organi istituzionali competenti la dovuta collaborazione e i contatti con quei giudici” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 24.03.93).

Nel corso dell'inchiesta il capitano Pandolfi dell'Arma dei CC. di Bologna che collaborava con il giudice Gentile alle indagini sulla strage alla stazione ferroviaria - che aveva conosciuto in precedenza il Mannucci Benincasa - presentava il “capitano Manfredi”, nome di copertura del Capo Centro di Firenze, al giudice Gentile. A questo incontro ne seguiranno altri, ai quali parteciperanno anche i giornalisti Pamparana e Giovine.

Il GI di Bologna nella già citata sentenza scrive che Mannucci Benincasa, nell'attività di orientamento dell'operato dei giudici istruttori, ha avuto come suo inconsapevole strumento il capitano Pandolfi. Basti pensare, a tal proposito, che a seguito dell'invio dell'anonimo al GI di Bologna, quest'ultimo incaricava delle indagini il capitano Pandolfi che, per la stesura del relativo rapporto, si avvaleva di alcune notizie fornitegli dal Mannucci. A ciò si aggiunga che in un memoriale redatto dal giudice Gentile e consegnato a Pamparana, ed esibito da quest'ultimo nel corso del dibattimento presso il Tribunale di Milano - originato a seguito della querela presentata dai giudici Marino e Persico nei confronti di Pamparana e Giovine - si legge: “il GI nicchiò per un bel tempo alle sollecitazioni di Manfredi che indicava in Gelli

e nella sua consorteria la chiave di ogni avvenimento di qualsiasi specie in Italia ... egli si mosse solo quando ricevette un anonimo che parlava diffusamente di Gelli indicandolo in sostanza nei termini riferiti da Manfredi". Di interesse anche le considerazioni espresse dal giudice Persico in una missiva indirizzata al PM di Roma datata "Modena, 24 ottobre 1984": "durante la fase istruttoria formale della strage si svolsero in Bologna, in vari luoghi, tra cui caserme dell'Arma (ma, ritengo, all'insaputa dei comandi di Gruppo e di Legione) alcune riunioni cui parteciparono varie persone, tra cui pubblici ufficiali di vario titolo, uno tra i legali interessati al collegio di parte civile, nonché un funzionario del S.I.S.MI, della cui reale esistenza e qualifica (benchè indicato come un sedicente "capitano M" o, pare, "Manfredi") non sembra doversi dubitare perchè, in dette occasioni, accreditato, a dispetto della cd. "copertura" e del segreto d'ufficio, da un ufficiale della speciale sezione antiterrorismo dell'Arma (assunto come teste nel detto giudizio)...se è fondata o verosimile l'ipotesi di una deliberata opera di deviazione attuata dal S.I.S.MI (il che sembra essere uno degli oggetti di indagine di V.S.) la missione a Bologna di un agente di detto Servizio con rango e grado di ufficiale, disposto anche a "scoprirsi", non poteva avere come "obiettivo ultimo" la persona di un sostituto, ma la "deviazione" o, come si dice "intossicazione", della indagine intera, né può pensarsi che un capitano decidesse autonomamente di accedere in Bologna, a così significative riunioni, per una sua incomprensibile idea ed iniziativa personale. Egli evidentemente operava in esecuzione di direttive del Servizio per uno scopo più ampio ed importante della estromissione di un singolo PM (si promettevano prove false, ma si divulgavano documenti "reali", acquisiti al processo, seppur forse non veritieri)".

Pampanara nel corso della deposizione a questo GI in data 02.01.91 dichiarava: di essere stato contattato, a pochissimi giorni di distanza dalla strage di Bologna, da un tizio bene informato sul terrorismo italiano. L'incontro con questo personaggio era avvenuto all'isola d'Elba. A quest'incontro altri ne erano seguiti, alcuni a Genova ed altri a Ginevra ed a Zurigo. La fonte, da loro denominata "Nostradamus", sarebbe stata un colonnello del Mossad, il servizio segreto israeliano, di stanza a Vienna, di nome Peter Mayners, con passaporto austriaco. Questa circostanza sarebbe stata confermata al giudice Gentile dal generale Dalla Chiesa e dal colonnello Giovannone. Questa fonte metteva in relazione la vicenda di Bologna con quella di Ustica; parlava anche di un "radiocomando o di qualche cosa che aveva a che fare con i radiocomandi". Pampanara aggiungeva che il traffico di armi e di droga a Pantelleria era una notizia

datagli dalla fonte; questi "...mi porta ... una carta ... in questi luoghi ameni ... in realtà si fa commercio di traffico di droga e armi droga in cambio di armi, gli italiani danno le armi ai libici..."; che la fonte relativa allo stato delle indagini di Bologna era il capitano Pandolfi dei Carabinieri di Bologna; di aver partecipato ad alcuni incontri ai quali erano presenti il giudice Gentile, il capitano Pandolfi, Giovine e tale "capitano Manfredi" che si mostrava molto interessato alla storia del traffico di armi di Pantelleria; di collegare la figura di "Manfredi" con quella del Capo Centro del S.I.S.MI di Firenze affermando che "io a differenza di Giovine, ho un sospetto in questo senso, siccome dunque, il dottor Gentile ci presentò Manfredi come un esperto di P2, cioè di un uomo che istituzionalmente si era occupato di massoneria e della loggia P2, quindi un personaggio interessante per noi per verificare le sue reazioni, più che per avere delle informazioni, per capire se noi eravamo nel giusto o in errore a distanza di dieci anni io non sono più convinto che il cosiddetto Manfredi fosse una fonte buona per noi e per il giudice, temo che fosse proprio quello che era stato messo lì per capire fino a che punto quel giudice era andato dentro a certe cose ... "; di sostenere che il giudice Gentile "scriveva un lungo memoriale che consegnò a me ed a Giovine ... in cui raccontava tutto, anche i depistaggi".

Va rilevato che nel memoriale del giudice Gentile di cui si è già fatto cenno, in un paragrafo intitolato "Attentato al Papa - Pantelleria - Aereo di Ustica - traffico di droga - sequestro minori" si legge: "nessuna possibilità di aggancio concreto se non le confidenze di Nostradamus, rimaste purtroppo inerti perché non immediatamente sfruttabili dal magistrato e mai seriamente recepite, malgrado le sollecitazioni, al solito S.I.S.MI".

Deve essere anche rilevato che le indagini non hanno consentito di accertare l'esistenza o meno sia di Mayners che di "Nostradamus". Va però osservato che il giudice Gentile aveva dato incarico al S.I.S.MI ed all'Arma dei Carabinieri di identificare il Meyners. Il generale Dalla Chiesa con missiva del 13.12.81 comunicava che "fonte confidenziale attendibile ha segnalato l'esistenza in Vienna di persona dal nome di Peters Meines nato in quella città il 21 giugno 36. Richieste notizie sul suo conto, attraverso canali non ufficiali, ma che normalmente forniscono tempestivi ed esaurienti riscontri, si è ottenuta, invece, una risposta nettamente negativa, ma espressa in termini tali da far presumere che il soggetto sia "individuo" dedito ad attività particolarmente "interessanti"; il S.I.S.MI, invece, con nota del 24.02.92 informava che non era emerso "nessun riscontro documentale a nome del colonnello Peter Meyners nè dello pseudonimo "Nostradamus"".

Pampanara ritornava in argomento nel corso di altra deposizione in data 29.09.92: "La vicenda Tricomi nasce nel periodo in cui mi occupavo

della strage di Bologna; ne venni a conoscenza dal capitano Pandolfi, all'epoca in servizio presso il Reparto di Bologna. ... Pandolfi me ne parlò in un incontro a Bologna. Non ricordo chi fosse presente oltre noi due all'incontro. Giovine non credo ci fosse; non mi sembra che ci fosse Mannucci Benincasa. L'incontro avvenne nella caserma CC., ove Pandolfi prestava servizio e si colloca nella primavera 81 ad un anno circa dal disastro di Ustica, sicuramente dopo la pubblicazione delle liste P2 e prima della uscita del secondo articolo ... Pandolfi affermava che poteva essere interessante inquadrare quel disastro in uno scenario di presenza a bordo dell'aereo Itavia del Magistrato ... Sono convinto di aver parlato con Mannucci della vicenda Tricomi. Egli era considerato lo storico e quindi era impossibile che non lo consultassimo. Gli incontri sono cominciati nel giugno, quando c'era già un rapporto di frequentazione e di conseguenza con Gentile e con Pandolfi. Gli incontri furono tre o al massimo quattro e si collocano tra giugno e settembre di quell'81 ... Mannucci sembrava essere a conoscenza di tutto. Appariva di livello culturale alto, intelligente, affabile. Allora sapevo che si trattava di un colonnello dei CC. di Firenze. Così ce lo presentò Gentile, aggiungendo che era persona che conosceva a fondo la P2; i legami tra la P2 ed il terrorismo toscano, che era vicino e stimato da Dalla Chiesa. Gentile lo chiamava lo "storico". Solo in un momento successivo, alla lettura degli atti della Commissione P2, seppi che si trattava del capo Centro S.I.S.MI di Firenze. Gentile lo aveva presentato come colonnello Manfredi. I miei primi dubbi emersero alla lettura della deposizione Viezzer dinanzi alla P2... Non ricordo i commenti di Mannucci sull'argomento Tricomi. Mannucci appariva sempre molto riservato. Il servizio pubblicato sul numero di giugno-luglio 81 era già in preparazione prima che venissero a conoscenza della vicenda Tricomi ... Non so dire perchè non menzionammo il nome del giudice né la sede del suo ufficio. Non ricordavo nemmeno che non lo avessimo scritto. Forse volevamo seguire una linea "soft"; oggi lo avremmo fatto. Escludo che ci sia stato intervento di qualcuno perchè non pubblicassimo questi particolari Confermo quanto ho dichiarato al GI di Bologna sui rapporti con Mannucci Benincasa Gli incontri furono sicuramente tre. Forse ce ne fu un quarto. Al primo ed al terzo ci fu anche l'avv. Guerini. A tutti furono sempre presenti Gentile e Pandolfi Negli incontri si parlò principalmente di P2. Parlammo ovviamente anche del sequestro di Castiglion Fibocchi. Mannucci sosteneva che le liste erano "nulla" cioè non corrispondenti alla reale situazione degli iscritti; era la lista che "doveva esser fatta trovare". Parlammo ovviamente di Gelli, ma non ricordo se parlammo della sua attività nel periodo della guerra di liberazione. Parlammo anche dei traffici libici di Pantelleria. Mannucci parlava di

evidenti contatti; ci spiegava che all'interno dei servizi vi era una spaccatura tra filo-libici e filo-israeliani... . A conoscenza dell'imminente pubblicazione degli articoli concernenti quanto si era appreso negli incontri di cui ho parlato, erano Gentile, Pandolfi, il colonnello Manfredi e vari avvocati che seguivano le indagini ..." (v. esame Pamparana Andrea, GI 29.09.92).

Di interesse anche la deposizione che Pamparana rendeva al GI di Bologna in data 10.06.92, così riportata nella citata sentenza di quello stesso GI: "Chiestomi quali siano stati i rapporti col sedicente capitano Manfredi, ricordo di averlo conosciuto nella primavera del 1981. Il giudice Gentile col quale ero in buoni rapporti mi telefonò e mi disse che c'era una persona interessante - appunto il capitano Manfredi - che voleva farmi conoscere. Il capitano Pandolfi mi venne poi a trovare a Milano e mi disse che questo Manfredi era una sorta di storico della P2 collegato ai Servizi Segreti, anzi appartenente ai Servizi Segreti Il primo incontro avvenne in un ristorante di Bologna. Oltre a me e a Manfredi c'era Giovine, Gentile, Pandolfi ed il Maresciallo Madonia, ora deceduto. Il Manfredi si dimostrò un conoscitore della P2 e naturalmente per noi di "Critica Sociale" era un personaggio interessante Col Manfredi ebbi soltanto tre incontri e soltanto durante il processo di Milano il dr. Gentile mi disse che il Manfredi era in realtà il capocentro S.I.S.MI di Firenze Nel luglio 81 vi fu invece una riunione presso l'abitazione del capitano Pandolfi cui presi parte assieme al Giovine, presenti il dr. Gentile, l'avv. Guerini ed il capitano Pandolfi stesso. In tale circostanza il Pandolfi ed il Gentile sostenevano che il capitano Manfredi aveva detto loro che il dr. Persico era legato ai Servizi. Pandolfi e Gentile avevano assicurato che sarebbero stati in grado di fornire la prova di queste affermazioni, prova che attendevano di ricevere da Manfredi. Io ero in attesa di tale prova ed era già pronta una bozza di articolo in cui si diceva espressamente che Persico era nel libro paga dei Servizi. Poiché la prova promessa non arrivava, sfumai il testo dell'articolo, ma la bozza originaria finì nelle mani di un giornalista dell'Espresso, tale Buffa - così almeno mi pare di ricordare - che la mostrò al Persico, il quale propose querela sulla base di quel testo. Tale testo, inoltre venne pubblicato da Lotta Continua. Non ho mai saputo chi abbia diffuso quella bozza, ma suppongo che sia stato qualcuno all'interno di "Critica Sociale". Spontaneamente dico che sospetto di essere stato utilizzato per delle manovre, anzi ne sono certo, almeno per quella parte degli articoli che ora consideriamo. "Critica Sociale" era una rivista con una particolare connotazione, aveva una tiratura di circa tremila copie, ma aveva una notevole risonanza e i suoi articoli venivano ripresi da altri organi di stampa. Inoltre si era già occupata della P2 con la pubblicazione della "Storia di O.", cioè la storia di Ortolani. Si

prestava perciò a divenire strumento di manovre, soprattutto nel 1981 allorchè era esploso lo scandalo della P2. Allora naturalmente non sapevo che la stessa P2, tramite Tassan Din, aveva finanziato “Critica Sociale” con una somma di alcune centinaia di milioni.

Come ho già detto ebbi solo tre incontri col Manfredi. Del primo ho già parlato. Il secondo ebbe luogo circa un mese dopo presso il Novotel di Castenaso ed il terzo presso l'abitazione del capitano Pandolfi in una caserma di Bologna. Erano presenti sempre le stesse persone, cioè io, il Giovine, il Manfredi, il Gentile ed il Pandolfi ed al primo ed al terzo incontro partecipò anche l'avv. Guerini Il capitano Manfredi io allora credevo fosse uno storico della P2. Dico storico nel senso di grande conoscitore degli aspetti oscuri della P2. Ricordo che ci parlava di poteri occulti, di rapporti fra la P2 e Andreotti, di importanti personaggi piduisti toscani fra i quali Giunchiglia, indicato come capo della P2 in Toscana, l'amm. Forgione, il colonnello Poggiolini, l'avv. Federici, il Von Berger, personaggio conosciuto dal Giovine e che secondo il Manfredi era dedito al traffico di armi. Ci parlava inoltre della P2 come contesto in cui sarebbe maturata la strage di Bologna Manfredi, negli incontri che abbiamo avuto parlava di Federici come un importante avvocato piduista fiorentino che teneva i collegamenti con importanti personaggi” (v. esame Pamparana Andrea, GI Bologna 10.06.92).

Giovine, Direttore di “Critica Sociale”, rispetto al collega Pamparana, risulta avere avuto un ruolo marginale, sia perché della vicenda se ne occupò in prima persona Pamparana, sia perché la fonte “Nostradamus-Mayners” era entrata in contatto soltanto con quest'ultimo. Giovine rendeva testimonianza in data 17.12.90 dichiarando che “le notizie concernenti la strage di Bologna traggono origine da diverse fonti della stessa città. A parte alcuni magistrati e alcuni della polizia giudiziaria, c'è stato un certo colonnello “Manfredi” - ma questo appariva un nome convenzionale o di copertura - bene accreditato dal giudice istruttore Gentile. Con questo colonnello io e Pamparana insieme abbiamo avuto un solo incontro. Ciò avvenne a Bologna in un ristorante in una traversa di via Indipendenza, che mi sembra avesse un nome marinaresco, qualche tempo prima del giugno 81 Per quanto concerne le notizie sul MiG di Castelsilano e le operazioni di Pantelleria esse sono di fonte da me sempre considerata “israeliana” per la precisione della documentazione, perché gli israeliani in quel momento erano fortemente interessati a tener d'occhio gli armamenti alla Libia”. (v. esame Giovine Umberto, GI 17.12.90).

Pandolfi sentito in data 12.01.93 dichiarava: “Conosco il giudice Tricomi; lo conosco solo di nome, ma non l'ho mai incontrato di persona. So

che é GI a Firenze. Ho saputo del fatto che avrebbe dovuto prendere l'aereo di Ustica, ma che poi, non so per quale motivo, non prese. Di questa vicenda ho saputo da Mannucci, ma non ricordo in quale contesto; probabilmente ero già a Bologna. Ne parlammo in una sola occasione. Forse fu a seguito di un rapporto informativo che io avevo trasmesso ai giudici di Bologna su un presunto traffico d'armi e droga, che aveva il suo punto di scambio sull'isola di Pantelleria. Probabilmente ne parlai a Mannucci, perchè la fonte, che non era direttamente in contatto con me, bensì con un giornalista, tal Pamparana di "Critica Sociale", si spacciava, sotto il falso nome di Peter Mayners, austriaco, per agente del Mossad Ricevetti dal giudice Gentile l'ordine di andare a Milano e di contattare i due giornalisti di "Critica Sociale". Ciò avveniva ai primi di gennaio 81. Gentile mi mostrò anche i numeri di "Critica Sociale", credo che fossero dell'80 - in cui si parlava di argomenti dei quali ci stavamo interessando. Ho avuto tre o quattro incontri con Pamparana Ho letto il seguito del "Grande Labirinto" apparso sul numero di luglio 81. Escludo di averne conosciuto il contenuto prima della pubblicazione. Non credo di averlo commentato con Mannucci. Ne parlai con Gentile, perchè egli mi mostrava gli articoli di "Critica Sociale" e perchè in quel tempo era la pista che stavamo seguendo Avevo notato che sull'articolo non si faceva menzione del nome del giudice; ma la cosa non mi ha colpito, né mi sono mai chiesto per quale ragione avevano ommesso di menzionarlo La mia fonte delle notizie relative al traffico d'armi e droga a Pantelleria è solo Pamparana Fui io a prendere l'iniziativa di contattare Mannucci e poi di presentarlo a Gentile. Io contattai Mannucci sia per Pantelleria, cioè per identificare Peter Mayners, sia per identificare un personaggio indicatomi da Ciolini come importante per le indagini sulla strage ...". (v. esame Pandolfi Paolo, GI 12.01.93).

Relativamente agli incontri dichiarati da Pamparana, Pandolfi dichiarava al GI di Bologna in data 22.07.92 quanto segue: "Il Mannucci l'ho incontrato a Bologna un paio di volte per ragioni di servizio ed un altro paio di volte passò a trovarmi mentre si spostava dal Veneto, dove aveva una casa, verso Firenze. Non ricordo di aver pranzato con lui assieme a Pamparana, Giovine ed altri. Prendo atto che ciò é affermato da Pamparana e può benissimo essere. Escludo invece che nel luglio dell'81 si sia svolta una riunione presso la mia abitazione, presenti i giornalisti Giovine e Pamparana, l'avv. Guerini e il dr. Gentile. E' possibile che un incontro con dette persone sia avvenuto nel mio ufficio. Escludo comunque di aver mai insinuato che il dr. Persico fosse legato ai Servizi Segreti. Escludo che nel mio ufficio il Mannucci abbia incontrato le suddette persone. Prendo atto che vi sono dichiarazioni in senso contrario rese dal Pamparana. Non so

fornire una spiegazione di tali dichiarazioni che, ripeto, non corrispondono alla verità...”.

Da rilevare, infine, che parte dei contenuti dell'articolo “Il Grande Labirinto” di Andrea Pamparana saranno pressochè identici a quelli che il capitano Pandolfi scriverà in un rapporto al giudice Gentile datato 2 luglio 81 concernente informazioni sul conto di Aldo Semerari e i viaggi che questi avrebbe effettuato in Libia, sulla P2, e sul traffico di armi e droga con i libici a Pantelleria. In proposito il capitano Pandolfi riferiva in data 1° giugno 83 al GI di Palermo: “Nell'ampio panorama di criminalità internazionale emerso nel corso delle indagini della strage di Bologna, ho avuto modo di recepire in via confidenziale notizie su un traffico internazionale di stupefacenti e di armi, cui era interessata la Sicilia e, in particolare, Pantelleria. Preciso che tale notizie mi sono state fornite dal giornalista Andrea Pamparana, del mensile “Critica Sociale” Il Pamparana mi era stato segnalato dal dott. Gentile Presi contatto con il Pamparana e, nel corso dei nostri incontri, quest'ultimo mi ha fornito notizie che ho riassunto nel rapporto n. 3654/19 del 2.07.81”.

Una conferma degli incontri si rileva anche dagli atti del procedimento penale celebrato innanzi al Tribunale di Milano nei confronti di Pamparana e Giovine. Pamparana dichiarava, in sostanza, quanto già evidenziato sopra; meritano pertanto di essere riportate le deposizioni sui punti d'interesse rese dal capitano Pandolfi e dal giudice Gentile.

Il capitano Pandolfi dichiarava che “effettivamente mi sono incontrato col Pamparana e Gentile nella caserma dei CC e mi pare che in tale occasione Gentile presentò Manfredi a Pamparana. Il Manfredi è un colonnello del Centro di Firenze Sono stato io che ho presentato a Gentile il Manfredi perchè era a conoscenza dei fatti della Toscana...”.

Il giudice Gentile dichiarava “ricordo di aver visto il Pamparana nell'abitazione del capitano Pandolfi Il Manfredi mi fu presentato come agente dei servizi segreti dal Pandolfi; trattandosi di un rapporto ufficioso non conoscevo la sua identità. Che io ricordi incontrai il Manfredi in un locale ... può darsi che si occupavano di problemi comuni. Ricordo che abbiamo fatto colazione insieme, non ricordo se lo abbia incontrato in caserma” (v. rapporto D.C.P.P. nr. 224/14343/B3 del 17.10.91).

Nel luglio 83 il Centro CS di Bologna segnalava alla 1ª Divisione che aveva avuto inizio presso il tribunale di Milano un procedimento penale contro i giornalisti di “Critica Sociale”, Pamparana e Giovine, e che nel corso dell'udienza il primo avrebbe affermato che le notizie riportate nell'articolo gli erano state riferite anche da un funzionario dei Servizi Segreti conosciuto con nome di “Manfredi”. La 1ª Divisione trasmetteva a

tutti i Centri CS un messaggio datato 9 agosto 83 con richiesta di identificazione del soggetto.

Il colonnello Mannucci Benincasa, in data 17.09.83 nel corso di un colloquio con il Vice Direttore della Divisione, colonnello Lombardo - in assenza del titolare - spiegava di aver partecipato effettivamente - nel giugno 81 - ad un incontro conviviale, su invito del dott. Gentile e del capitano CC. Pandolfi, al quale erano presenti i due giornalisti. A costoro fu presentato dallo stesso Gentile con il nome di "Manfredi". Escludeva che, nell'occasione, avesse potuto fornire le notizie oggetto della querela presentata dai magistrati. Analoghe risposte forniva al Direttore della 1^a Divisione con foglio del 23.09.83 in cui precisava che l'incontro era avvenuto nella prima decade di giugno 1981.

In un documento dal titolo "Memoria vicenda critica sociale - magistratura bolognese", sequestrato nel corso della perquisizione domiciliare disposta dall'AG di Bologna nei confronti di Mannucci Benincasa, si rileva che l'incontro conviviale avvenne il 9 giugno 81, cioè lo stesso giorno in cui il giornalista Pamparana risulta essere stato escusso a testimone dal giudice Gentile.

Il primo a non dare alcun peso alla ipotesi dell'attentato al giudice Tricomi é lo stesso magistrato. Infatti nel corso della dichiarazione resa a questo Ufficio in data 21.12.90 precisava: "Io esclusi tale ipotesi perchè le mie abitudini erano tali da consentire un facile attentato in qualsiasi ora della giornata; facevo spesso a meno della scorta; ero piuttosto abitudinario nei movimenti; ricordo che tra l'altro facevo una passeggiata notturna tutte le sere con il mio cane Quando Mannucci Benincasa mi parlò della cosa, non rimasi assolutamente turbato, perchè la ipotesi da lui prospettata mi sembrò priva di logica. Presi in giro il colonnello dicendogli "ma che corbellerie sono queste" o comunque una frase di analogo contenuto. Lo stesso Mannucci mi sembrò assolutamente non convinto della ipotesi Al tempo della strage di Ustica io esercitavo le funzioni di giudice istruttore presso il Tribunale di Firenze e seguivo l'istruttoria del processo a carico dell'organizzazione "Prima Linea". Nel corso di un'intercettazione disposta in questo processo, in una telefonata dell'aprile 79, si parlava di oggetti che "dovevano essere portati giù". Si accertò in prosieguo che quelle dichiarazioni potevano essere messe in relazione ad armi che furono poi scoperte in un covo di Catania. Si accertò altresì che quattro membri di "Prima Linea" avevano raggiunto sempre in quel torno di tempo, subito dopo la Pasqua dell'80, la Sicilia, due fermandosi a Palermo e gli altri due raggiungendo l'isola di Pantelleria. Si accertò anche per effetto di una perquisizione a carico di persona soprannominata "il coniglio", che vi era

una corrispondenza con ragazze del palermitano. Devo anche aggiungere che l'inchiesta aveva accertato che alcuni membri di "Prima Linea", tra cui Marco Donat Cattin, avevano affittato nell'estate precedente dei dammusi a Pantelleria. In uno dei rapporti infine si accennava ad acquisti di terreni da parte di Gheddafi nella medesima isola. Nella vicenda devo ricordare si era verificata una "stranezza" in occasione di una perquisizione a Palermo. In effetti all'atto dell'inizio di una perquisizione da me disposta gli ufficiali di Polizia Giudiziaria trovarono nel luogo della perquisizione l'avvocato difensore, come mi fu riferito dagli stessi ufficiali operanti. Proprio per tutte queste ragioni avevo deciso di procedere di persona all'attività istruttoria da compiersi in Sicilia. A quell'epoca e in questi affari collaborava con me il collega giudice istruttore Campo. Insieme avevamo stabilito di dividerci alcuni atti. Avremmo dovuto compiere dapprima un interrogatorio a Bologna, poi egli avrebbe raggiunto Fossombrone, dove c'era da sentire più imputati, ed io avrei dovuto dirigermi sulla Sicilia. Il collega Campo però improvvisamente si sentì male e io fui costretto a sostituirlo a Fossombrone, soprassedendo alla missione in Sicilia, che poteva essere rinviata.

Io dovevo andare con il maresciallo Mercaldo. Il PM, che era Vigna, non aveva richiesto di partecipare a quell'attività istruttoria. La prenotazione del viaggio era stata fatta dalla Questura di Firenze, così come dalla stessa Questura venne fatta la disdetta. Non so chi materialmente abbia provveduto ad entrambe le operazioni. La disdetta fu fatta la sera prima del viaggio, almeno in tal senso quella sera detti disposizioni. Non era stato fissato alcun atto in Sicilia. Le citazioni le avrei fatte una volta giunto a Palermo. Dovevo sentire alcuni testi. Dovevano essere eseguite delle perquisizioni che però non erano state ancora firmate, e in un momento successivo avrei fatto una sorte di sopralluogo all'isola di Pantelleria. Accertai, dopo aver appreso che l'aereo era caduto, che anche il maresciallo Mercaldo non era partito, proprio perché fortunatamente non avevo firmato i provvedimenti di perquisizione." (v. esame Tricomi Vincenzo, GI 21.12.90).

Il magistrato veniva nuovamente sentito nel '92 e nell'occasione dichiarava: "A proposito dell'incontro che sarebbe avvenuto agli inizi dell'81 con il colonnello del S.I.S.MI di Firenze, posso precisare, dopo averne riparlato a casa con mia moglie, che fui io a dirgli in quell'occasione che avrei dovuto essere uno dei passeggeri del DC9 Itavia. Colloco l'incontro agli inizi dell'81, perché il Mannucci veniva sempre a farci gli auguri di Natale in coincidenza delle festività, mentre proprio quell'anno non s'era fatto vivo tempestivamente. Era venuto invece qualche tempo dopo. Mi ha ricordato mia moglie che fui io a dire che avrei dovuto viaggiare sull'aereo esploso e che fu il Mannucci, che sembrava non conoscere questo

particolare, a parlare di possibile attentato. Al che io risposi di non dire sciocchezze, perchè se avessero voluto farmi fuori, sarebbe bastato un temperino”. Il giudice Tricomi precisava inoltre di non aver ricevuto alcuna informazione da Mannucci Benincasa sul fatto che questi avrebbe svolto indagini sulla vicenda. (v. esame Tricomi Vincenzo, GI 28.09.92).

Le dichiarazioni del giudice Tricomi hanno trovato conferma in quelle del maresciallo Mercaldo della Digos di Firenze che nel 1980 collaborava con il magistrato e con lui doveva raggiungere la Sicilia sul medesimo aereo. Mercaldo dichiarava che “il viaggio a Pantelleria fu deciso dal giudice Tricomi qualche tempo prima del 27.06.80, all'incirca quindici-venti giorni prima L'organizzazione del viaggio fu affidata a me, giacché ero il principale collaboratore del GI. Io mi rivolsi per le prenotazioni all'agenzia SAS di Firenze. Dovevamo andare in cinque: il giudice, io, un sottufficiale e due agenti. Non ricordo se feci una prenotazione complessiva, cioè per tutti insieme. Il giudice mi disse che non poteva più venire all'incirca una settimana prima; aggiunse che saremmo dovuti andare da soli e di organizzare in tal senso. In conseguenza, prenotai per maggiore comodità il volo Pisa-Palermo. La prenotazione di Tricomi l'ho disdetta io. Ricordo che tale disdetta fu compiuta almeno una settimana prima del viaggio. Devo dire che il ricordo di tali particolari é molto vago”.

Il maresciallo riferiva inoltre che i rapporti concernente le indagini su Pantelleria erano stati da lui stesso consegnati, il 16 luglio 81, al giudice Gentile, che li aveva richiesti; e che in quell'occasione il magistrato - così come si rileva dalla relazione redatta dal sottufficiale per il proprio dirigente - gli aveva mostrato “un appunto riservatissimo stilato dai Servizi Segreti” in cui venivano descritte le modalità del traffico di armi e droga a Pantelleria in cambio di informazioni militari ed industriali, riferite da una fonte fiduciaria indicata con una “X”; traffico che avrebbe avuto, quale destinatario, il figlio di Licio Gelli, Raffaello. La relazione continuava riferendo altre notizie contenute nell'appunto relative ai viaggi di Semerari in Libia, ai contatti dell'estremista di destra Claudio Mutti con i libici ed infine “che il dott. Gentile riferiva che le Organizzazioni Eversive interessate al traffico di armi sopra descritte, probabilmente sono collegate alla caduta dell'aereo DC9 inabissatosi a Ustica, poichè in detto aereo doveva viaggiare il giudice istruttore del tribunale di Firenze dott. V. Tricomi con collaboratori di quest'ufficio, diretti a Pantelleria per concludere le indagini sull'organizzazione “Prima Linea” Riferiva altresì che alla fine del mese, secondo informazioni in suo possesso, una rivista pubblicherà il contenuto dell'appunto riservatissimo visionato dallo scrivente e ciò in occasione

dell'anniversario della strage di Bologna...”. (v. esame Mercaldo Domenico, GI 24.07.92).

In questa stessa deposizione il maresciallo riconosceva l'appunto consegnato da Pamparana al giudice Gentile a corredo della deposizione resa il 9 giugno 81, in quello che gli venne esibito dallo stesso magistrato in occasione della riunione del 16.07.81.

Da quanto sopra si desume la seguente cronologia: l'appunto di Pamparana contenente riferimenti al traffico di Pantelleria è stato consegnato al giudice Gentile a corredo della deposizione resa dal giornalista il 9.06.81; il capitano Pandolfi ha descritto il traffico di Pantelleria nel rapporto del 2 luglio 81; il 16.07.81 il giudice Gentile ha mostrato il medesimo appunto di Pamparana al maresciallo Mercaldo preannunciandogli che le vicende contenute nell'appunto sarebbero state pubblicate alla fine del mese di luglio in un periodico; il 18.07.81 Mannucci Benincasa ha trasmesso il rapporto sulla vicenda Tricomi alla Centrale; il 20.07.81 l'ADN Kronos ha lanciato le anticipazioni sull'articolo di “Critica Sociale”; il 21.07.81 il giudice Gentile ha ordinato e presenziato alla perquisizione alla redazione di “Critica Sociale”; il 23.7.81 la 1ª Divisione del S.I.S.MI ha ricevuto l'informativa del Centro CS di Firenze.

10. Vicenda Cauchi.

Per quanto concerne la vicenda Cauchi è sufficiente dire che le numerose richieste di documentazione che nel tempo sono state formulate dalle AAGG che si sono occupate della vicenda al Servizio, sono state sostanzialmente disattese, nel senso che non venivano trasmessi tutti gli atti richiesti, ma solo selezioni. Per quanto concerne, in particolare, il Centro CS di Firenze, è sufficiente ricordare che Mannucci Benincasa aveva riferito alla Centrale che un'eventuale pubblicizzazione del rapporto avuto col “qualificato professionista” che lo aveva messo in contatto con Cauchi “sarebbe stata di sincero danno e lesiva della sua posizione professionale”; e che il colonnello Lombardo, Direttore della 1ª Divisione, in una nota manoscritta al Direttore del Servizio, ammiraglio Martini, datata 20.12.85, segnalava “anche per espresso desiderio del Direttore del C.CS. di Firenze, che le persone al primo alinea dovrebbero essere tenute “coperte” ad ogni costo”. La nota risultava allegata ad un appunto contenente i nominativi degli informatori richiesti dall'AG di Firenze ed in cui al primo alinea figuravano i nomi di Oggioni Gianluigi e Ghelli Mirella.

11. La morte di Ducceschi Manrico.

Per quanto riguarda la vicenda Ducceschi sono stati analizzati sia gli atti del procedimento penale relativo al decesso di Manrico Ducceschi detto "Pippo", sia la documentazione trasmessa dalla 1^a Divisione del S.I.S.MI, relativa alla pratica Ducceschi Manrico e Mustur Vassilie, sia la documentazione acquisita dalla DCPP sul conto di detto Ducceschi.

Il GI di Bologna aveva ritenuto utile acquisire la sopracitata documentazione in quanto Mannucci Benincasa attraverso l'anonimo inviato in concorso con Nobili nell'aprile dell'81 al giudice Gentile aveva adombrato responsabilità di Licio Gelli nel decesso di Ducceschi, da lui ricollegato alla morte del comandante partigiano Silvano Fedi. Il colonnello Nobili, tra l'altro, aveva fornito ampia testimonianza al PM di Firenze sulle convinzioni di Mannucci Benincasa al riguardo della morte del partigiano Ducceschi, richiamando, in proposito, le ricerche fatte dal giornalista fiorentino Marcello Coppetti. In particolare, sulla vicenda, il Nobili riferiva a questo GI in data che “Mannucci mi parlò del suicidio di Manrico Ducceschi, avvenuto nel 48, e che egli sosteneva essere stato in realtà un omicidio; Mannucci era convinto che il mandante fosse stato Licio Gelli”. (v. esame Nobili Umberto, GI 01.12.90)

Si ritiene utile ricostruire la vicenda della morte di Ducceschi utilizzando il lavoro di analisi svolto dalla Direzione Centrale della Polizia di Prevenzione. Manrico Ducceschi, detto “Pippo”, fu comandante dell'XI formazione partigiana, composta soprattutto da elementi di fede monarchica, democratica e repubblicana e che, per ovvii motivi, alla fine della guerra, entrò in conflitto con le formazioni di fede “socialcomunista”. Ed è proprio per questa particolare componente ideologica anticomunista che l'XI zona, nell'ottobre del 44 prendeva contatto con il Comando dell'OSS del IV Corpo d'Armata americano e fino al giugno del 45 prestò servizio come truppa inquadrata in forma di regolare reparto organico.

Ducceschi veniva rinvenuto impiccato il 26 agosto 48 nella propria abitazione di Lucca. Il medico legale accertava che la morte risaliva a non più di 48 ore e che il decesso doveva prospettarsi come dovuto effettivamente ad impiccagione. Dopo più di una settimana veniva rinvenuto l'archivio segreto di Ducceschi nonchè alcune armi e munizioni. Più in là saranno rinvenuti altri documenti concernenti un altro archivio segreto riferibile alle attività dell'XI zona partigiana.

Deve essere osservato che dalla documentazione acquisita dalla DCPP é stato possibile rilevare che nel corso della perquisizione all'appartamento dove era stato rinvenuto il cadavere di Ducceschi era stata sequestrata altra documentazione dalla Questura di Lucca, in un cassetto segreto dell'armadio del Ducceschi. La documentazione - che comprendeva tra l'altro informazioni su organizzazioni clandestine militari comuniste armate e cifrari - veniva sottratta all'insaputa dell'AG e trasmessa al Capo della Polizia dell'epoca.

Il 16 dicembre 49 il PM riteneva che la morte di Ducceschi fosse avvenuta a seguito di suicidio e chiedeva al GI l'archiviazione, che decideva in conformità. Ma già da alcune dichiarazioni e da quanto era stato rinvenuto e sequestrato dopo la sua morte appariva palese che Ducceschi svolgeva compiti che - allo stato delle conoscenze di quel tempo - si potevano ben definire “singolari” e avrebbero potuto attrarre l’“attenzione” di varie entità politiche.

Nel 72 avveniva la riapertura del procedimento penale sulla morte di Ducceschi per effetto di dichiarazioni informali rese da un graduato dei CC. al comandante della Stazione CC di Castelnuovo di Garfagnana. Questi riferiva di avere appreso da certo Asara che Ducceschi era stato impiccato dallo slavo Mustur con la complicità della moglie Santini Mirella e di Del Chiaro Gino; mandante del delitto l'ing. De Rico da Lucca. Il motivo era da ricercare in una denuncia, che Ducceschi voleva rendere pubblica, sull'attività svolta dai partigiani nel periodo della Resistenza.

Il procedimento penale al termine dell'attività istruttoria si concludeva nel 79 col proscioglimento di tutti gli indiziati.

Sia nel primo che nel secondo procedimento nessun riferimento emergeva sul conto di Licio Gelli. Nel secondo procedimento il GI chiedeva al S.I.S.MI accertamenti sulla morte di Ducceschi, accertamenti che venivano girati per la parte di competenza al Centro CS di Firenze, al quale veniva richiesto di far conoscere, tra l'altro, gli “interessi palesi ed occulti a riaprire un caso, da anni archiviato”. Questo centro trasmetteva dopo più solleciti un rapporto datato 15 settembre 78 in cui si poneva in evidenza la complessa figura del Mustur, definito “ampiamente noto in atti”, ma non si dava alcuna risposta alla richiesta sulle motivazioni della riapertura del procedimento penale.

Mentre presso la 1^a Divisione veniva rinvenuto e trasmesso il carteggio del Ducceschi e del Mustur, nessun documento veniva esibito dal Centro CS di Firenze. Difatti nel corso di un accesso congiunto della AAGG di Bologna e di Roma, sono state richiesti dall'AG di Bologna le pratiche sia del Ducceschi che del Mustur. Mentre della prima veniva dichiarato che era

stata distrutta, della seconda veniva riferito che il Mustur era sconosciuto agli atti di quel Centro. Non si spiega di conseguenza perchè Mannucci Benincasa nel rapporto alla Centrale sul conto del Mustur riferisse che costui era “ampiamente noto in atti”.

Il GI di Bologna, dopo aver preso atto che il fascicolo relativo a Ducceschi Manrico del Centro CS di Firenze risultava distrutto e premettendo che la distruzione del carteggio non era certamente da attribuire al successore del Mannucci Benincasa, nella già citata sentenza, così commenta: “resta da comprendere per quale motivo il colonnello Mannucci Benincasa abbia disposto la distruzione di un incartamento relativo a persona cui - lo si vede dall'anonimo inviato a Bologna - annetteva una importanza così particolare nella ricostruzione del passato di Licio Gelli”.

A ciò si deve aggiungere che appare molto dubbia anche l'inesistenza di atti relativi al Mustur, che invece avrebbero dovuto trovarsi presso il Centro, in quanto nella pratica del Mustur della 1^a Divisione risultano ben nove documenti trasmessi dal Centro CS di Firenze e copie di due trasmessi al Centro di Firenze dalla 1^a Divisione.

Infine deve rilevarsi che dall'esame della pratica di Mustur della 1^a Divisione emergeva che il Centro di Roma con foglio datato 8 giugno 49 aveva riferito sul conto della Santini, coniuge del Mustur, quanto segue: “D'altra parte sembra che la Santini abbia fatto parte delle bande partigiane e che abbia avuto ingerenza nell'impiccagione di un capo partigiano, avvenuta a Lucca”.

Tale importante riferimento - che la 1^a Divisione del S.I.S.MI ometteva di riferire all'AG di Lucca - portava alla luce una notizia che già a quasi un anno di distanza dalla morte di Ducceschi era circolata e che trovava conforto, dopo quasi trent'anni, pertanto, nelle dichiarazioni informali che l'appuntato Lelli spontaneamente aveva rilasciato al comandante della Stazione CC di Castelnuovo di Garfagnana (v. relazione al GI in data 21.06.93).

12. Le dichiarazioni del generale Notarnicola Pasquale.

E' indubbio che l'interesse in questa istruttoria sull'operato del generale Notarnicola nasceva dalle dichiarazioni che egli stesso aveva rilasciato nel corso dell'audizione resa in Commissione Stragi in data 21.11.89. In particolare il generale Notarnicola aveva affermato che: “Successivamente, qualche giorno dopo (e qui non posso essere preciso),

ma comunque nell'arco di 4 o 5 giorni dopo e ritengo di andare oltre i tempi reali, saltò fuori dalla stampa, e dico questo per correttezza perché non posso ricostruire ad horas i fatti, la questione dell'attentato, della bomba ad Affatigato. Fu questo il motivo che mi indusse a muovermi.

Ho detto che non posso precisare ad horas perché la mia memoria logica mi fa ritenere che non sia possibile che dal momento della caduta dell'aereo al momento in cui la stampa riportò la notizia e la smentita sulla questione Affatigato qualcuno avesse avuto il tempo di intervenire presso di me. Quindi logicamente spostato quanto sto per dire da un periodo immediatamente successivo alle rivelazioni sulla stampa.

Venne da me un dipendente Capo Centro del CS - se poi vi sarà necessità di fornire indicazioni per la tutela delle articolazioni chiederò la seduta segreta, per ora mi fermo solo a spiegazioni generiche - proprio nel mio ufficio (veniva da un ente periferico quindi non era di Roma) e mi fece alcuni cenni sulla vicenda Affatigato, dicendo che forse tale vicenda poteva anche essere smentita, ma che da lì c'era da guardare ben oltre, perché probabilmente di attentato si era trattato e questo attentato forse era stato rivolto, preciso che egli parlava di voci incontrollabili, contro un magistrato (non capii di che area, forse di Firenze o Bologna) che si doveva recare in Sicilia per determinate indagini”.

Il 16 febbraio 90 il generale Notarnicola confermava le dichiarazioni rese in Commissione Stragi dichiarando che “l'interesse del S.I.S.MI per la caduta del DC9, nacque da notizie stampa che io appresi che accreditavano la tesi di un attentato politico nei confronti di un esponente della destra eversiva, tale Affatigato. La notizia venne tuttavia immediatamente smentita sempre dalla stampa, e si fece viva un'altra ipotesi, quella dell'azione diretta contro un magistrato che si recava in Sicilia per indagini... . Preciso che l'ipotesi dell'attentato al Magistrato mi venne fatta presente da un appartenente ad un'organizzazione periferica di Firenze. In sostanza fu questa notizia che mi indusse ad interessarmi alla vicenda Ustica e non tanto quella di Affatigato che si era dimostrata subito inconsistente” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 16.02.90).

Notarnicola, riascoltato nel dicembre 90, dichiarava che: “il Capo Centro di Firenze, subito dopo la notizia Affatigato e la smentita, venne da me e mi riferì di voci che circolavano nel capoluogo toscano sui moventi della strage. Rinviai questa persona al dirigente della 3^a Sezione ... il nome del Capo Centro di Firenze è Mannucci Benincasa Federigo”. (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 19.12.90).

Va subito rilevato che Lombardo ha invece asserito di aver saputo dell'informativa a seguito del rapporto informativo del 18 luglio 81 del

Centro Cs di Firenze, escludendo “che qualcuno del Centro CS di Firenze, tanto meno il Capo Centro, sia venuto a parlarmi di questa telefonata nell'immediatezza o poco dopo il disastro aviatorio” (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 28.12.90).

Notarnicola, sentito nuovamente nel gennaio 91, affermava: “Come ho già avuto modo di riferire in sede di Commissione Stragi, uno degli elementi informativi sui quali si appuntò la mia attenzione dopo la caduta dell'aereo di Ustica fu determinato da un brevissimo colloquio avuto nel mio ufficio con il capo Centro di Controspionaggio di Firenze, che, venuto a Roma, non so per quali altri motivi, venne a salutarmi. In tale occasione l'ufficiale mi parlò della caduta dell'aereo di Ustica affermando che da voci non controllabili riteneva possibile che l'aereo di Ustica, l'aereo caduto ad Ustica, fosse stato oggetto di un attentato e che questo attentato, ancorchè smentito dai fatti circa la falsa informazione della presenza dell'Affatigato a bordo, potesse, in effetti, avere una sua consistenza in quanto rivolto contro un giudice imprecisato che avrebbe dovuto recarsi con quel volo in Sicilia e non ricordo se per indagini così generali, oppure proprio su indagini relative al terrorismo”. L'ufficiale non riusciva a ricordare le circostanze temporali in cui si era svolto il colloquio con il Capo Centro e precisava di aver inviato il Capo Centro alla sezione competente. (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 03.01.91).

Il generale ritorna in argomento nel corso dell'esame testimoniale reso nel febbraio 92 specificando: “Per quanto concerne la vicenda Tricomi, il colonnello Mannucci ebbe sicuramente a parlarmene, pur senza fare il nome del Magistrato, entro qualche giorno della pubblicazione sul Corriere della Sera circa la presenza dell'Affatigato sull'aereo caduto e la relativa smentita fatta dalla madre dello stesso. Nell'occasione il Mannucci mi disse che la smentita non era da sposare con certezza, stante la possibilità di un attentato con un ordigno esplosivo effettuato a danno dell'aereo, sul quale avrebbe dovuto prendere posto un Magistrato toscano che si recava in Sicilia per indagini, ritengo sul terrorismo. Ciò avveniva a Roma presso il mio ufficio, a Forte Braschi. Non detti peso alla notizia, perché in più occasioni avevo rilevato la scarsa concretezza mostrata dall'ufficiale nell'attività informativa in genere. Detti uno sbocco occasionale alla notizia riferendo oralmente al generale Santovito, che però la respinse decisamente, affermando che l'aereo era caduto per cedimenti strutturali e le voci di attentati erano state sparse artatamente dalla compagnia per scaricare le proprie responsabilità. Io non ricordo una informativa scritta del Centro di Firenze su tali vicende. Se, come mi si dice, l'informativa reca la data 18.07.81, io non ero più Direttore della Divisione sin dal 13 precedente, giacchè a quest'ultima data fu

sollevato il problema dell'incompatibilità giuridica del mio status militare con quello civile assunto dagli appartenenti al Servizio e da me non accettato. Sostanzialmente ho sempre ritenuto che si trattasse di un calcolato allontanamento preventivo - preventivo perchè io avevo già chiesto dall'anno precedente per iscritto, di rientrare nella F.A. - dovuto alle mie prese di posizione contro l'invio di documenti informativi infondati sulla strage di Bologna alla Magistratura competente ed anche all'ordine impartito agli organi operativi di porre sotto controllo le attività del dr. Pazienza". (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 07.02.92).

Riferimenti alle attività di Mannucci Benincasa sono stati rinvenuti anche in un documento sequestrato nel corso della perquisizione effettuata presso l'abitazione di Gioia del Colle del generale Notarnicola. In particolare nel documento manoscritto intitolato "Lineamenti dell'audizione presso la Commissione Stragi del 21.11.89", il generale sintetizza gli argomenti affrontati nel corso dell'audizione. Nel citare alcune delle motivazioni che avevano indotto la Direzione del Servizio ad allontanarlo dalle funzioni di Direttore della 1^a Divisione, il generale Notarnicola citava alcuni episodi, tra i quali "le proteste per l'ingiustificabile comportamento del Capo Centro in questione che mi aveva consegnato un rapporto volutamente incompleto su alcuni accadimenti della P2 e che io avevo in buona fede trasmesso alle autorità di Governo. Successivamente, a seguito di richiesta della magistratura ordinaria, scoprii che il Capo Centro tentava - ancora a mia insaputa - di sostituire quel rapporto con altro completo dal quale risultavano collegamenti tra un ufficiale a lui vicino e il Capo della Loggia Massonica sub-judice. In tale circostanza avevo censurato il comportamento ed espresso l'intento di verificarne altri pregressi che avevano suscitato mie perplessità. Sembra quindi significativo che il documento sul presunto attentato all'aereo, di cui mi era stato fatto cenno un anno prima, apparisse in atti solo dopo che erano cessate le mie competenze sulla direzione dell'organo. Ed ancora che non mi fosse stato mostrato allorchè avevo chiesto al S.I.S.MI di esaminare il carteggio preliminarmente all'audizione".

La vicenda cui si riferisce Notarnicola concerne un documento sulla P2 ed in particolare su Licio Gelli che il giornalista dell'ANSA di Firenze, Marcello Coppetti, aveva consegnato - dopo lo scandalo P2 - a Mannucci Benincasa, che, a sua volta, lo aveva trasmesso alla 1^a Divisione. Veniva accertato che l'esemplare che il Capo Centro di Firenze aveva trasmesso mancava di una parte concernente il contatto che il colonnello Umberto Nobili aveva avuto con Licio Gelli. Contatto, questo, com'è noto, effettuato da Nobili e Coppetti il 2 dicembre 78, con la regia occulta dello stesso Mannucci Benincasa, che non riferì peraltro la circostanza alla Centrale.

Notarnicola su questa vicenda riferisce: “Sicuramente nel giugno 81 il Mannucci Benincasa mi telefonò rappresentandomi il desiderio dei magistrati bolognesi inquirenti sulla strage di incontrarmi presso il Servizio allo scopo di sollecitare anche una collaborazione nelle indagini. Mi precisava inoltre che i giudici postulavano una esclusione dal rapporto del Capo Centro di Bologna, dr. Ferretti, nei confronti del quale nutrivano delle riserve. A mia domanda mi precisò che tale richieste gli erano state avanzate dal capitano dei CC. Pandolfi in servizio a Bologna. Non ebbi alcuna reazione a telefono verso il Mannucci per non svelare le mie considerazioni negative su tale esclusione All'arrivo dei giudici rappresentai, in presenza del generale Mei, che, a mio avviso, le riserve sul Capo Centro di Bologna erano infondate, che rispondeva delle sue capacità e della sua lealtà e che lo ritenevo indispensabile per ogni forma di collaborazione. Ciò in quanto avevo la certezza che i vertici del Servizio avessero ripetutamente tentato di depistare le indagini e di intralciare l'operato dei giudici e che eventuali ombre sul Capo Centro di Bologna erano state prospettate volutamente per impedire agli organi istituzionali competenti la dovuta collaborazione e i contatti con quei giudici” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 24.03.93).

13. Le dichiarazioni del tenente colonnello Umberto Nobili.

E' indubbio che se talune iniziative “informative” di Mannucci Benincasa sono oggi note, lo si deve alle dichiarazioni che il colonnello Nobili rendeva nel 1988 al PM di Firenze, da un lato per ragioni di risentimento che l'ufficiale aveva verso l'Arma di appartenenza, dall'altro dalla delusione della collaborazione che per molti anni aveva offerto a Mannucci Benincasa. Numerose sono state le dichiarazioni che Nobili rilasciava a seguito dell'invio - a dicembre del 1987 - di un lungo memoriale al PM di Firenze, nel quale riepilogava alcuni oscuri episodi avvenuti nel corso della sua carriera militare e la collaborazione con il Capo Centro del S.I.S.MI di Firenze.

Il colonnello dell'AM, in particolare sulla vicenda di cui é processo e in relazione a Mannucci Benincasa, dichiarava: “Nell'estate precipitò ad Ustica un velivolo italiano, un DC9, e il fatto fu ricondotto ad un incidente. Ricordo che alcuni organi di stampa prospettarono l'ipotesi che l'abbattimento fosse dovuto ad un missile lanciato da un velivolo e che il generale Tascio fece fare delle smentite a queste ipotesi. Dopo non molto

tempo precipitò un MiG libico sulla Sila ... Dopo la strage di Bologna (02.08.80) Mannucci, facendo riferimento anche a queste due precipitazioni di velivoli, mi accennò alla possibilità che Semerari potesse aver preso contatti per conto di Gelli con persone libiche con riferimento alla preparazione della strage: ricordo che Mannucci accennò ad una agenda di Semerari con un appunto che doveva costituire un possibile riferimento a Gelli. Mannucci parlò anche della possibilità che sull'aereo italiano dovesse viaggiare una persona che potesse essere informata della strage e che non vi aveva più viaggiato. Mannucci mi chiese anche se mi risultava l'epoca della morte di quell'ufficiale libico che pilotava il MiG ..." (v. esame Nobili Umberto, PM Firenze 25.01.88).

Nobili riferiva sul conto di Mannucci Benincasa anche nel corso della deposizione resa a questo Ufficio nel dicembre 90, precisando: "Parlai di Ustica e Castelsilano con Mannucci del Centro S.I.S.MI di Firenze. Ad un mio riferimento ad Affatigato, Mannucci rispose facendo un breve riferimento al legame tra Ustica ed il MiG ... in una successiva occasione Mannucci disse di aver copia di un'agenda di Semerari e che questi era coinvolto con un traffico con la Libia Ricordo che Mannucci mi parlò del suicidio di Manrico Ducceschi, avvenuto nel 48, e che egli sosteneva essere stato in realtà un omicidio; Mannucci era convinto che il mandante fosse stato Licio Gelli". (v. esame Nobili Umberto, GI 01.12.90).

Nobili ritornava in argomento nel corso della successiva deposizione, specificando che Mannucci Benincasa, con il quale collaborava, aveva adombrato l'ipotesi che tra la caduta del DC9 di Ustica ed il MiG libico ci fosse una stretta relazione, precisando che tale conversazione avveniva nell'autunno del 1980. (v. esame Nobili Umberto, GI 05.12.90).

Sulla collaborazione tra Nobili e Mannucci Benincasa appare utile richiamare le valutazioni formulate nel suo provvedimento dal GI di Bologna: "Per concludere, va osservato che non si riesce a comprendere come possa ritenersi legittimo un tipo di collaborazione così anomala tra un capocentro S.I.S.MI e un ufficiale dell'Aeronautica - collaborazione durata anni, asseritamente tutta orientata su un unico tema e improduttiva di qualsiasi esito, se non i due anonimi inviati all'AG di Roma e a quella di Roma ...".

Sentito ancora una volta nel 96 Nobili dichiarava: "Per quanto riguarda la connessione tra la vicenda del DC9 Itavia e la caduta del MiG libico non posso altro che confermare che il primo che fece questa connessione é stato Mannucci"... "Io non fui arruolato al S.I.S.MI in quanto la mia forza armata rispose a richiesta del S.I.S.MI che non erano ancora noti i motivi del mio incontro con Licio Gelli. Mannucci non mi ha mai detto

il motivo del mio mancato arruolamento. Preso atto che risulta che é stata anche la 1ª Divisione del S.I.S.MI, cioè la Divisione dalla quale dipendeva organicamente Mannucci, ad esprimere parere sfavorevole alla mia assunzione al S.I.S.MI, dichiaro di venirne a conoscenza in questa sede per la prima volta. Ciò mi lascia molto perplesso e non capisco il gioco di Mannucci.” (v. esame Nobili Umberto, GI 06.11.96).

Come si é già detto, Nobili aveva reso dichiarazioni al PM di Firenze. A tal riguardo si ritiene utile rammentare un'annotazione manoscritta di Mannucci Benincasa relativa ad una conversazione avuta con Nobili rinvenuta nel corso della già citata perquisizione domiciliare, eseguita sul soggetto per disposizione dell'AG di Bologna: “Ci siamo intrattenuti sull'interrogazione di Cipriani, che riguarda anche lui...gli spiego le varie risposte, punto per punto, e rimane sorpreso e oltremodo grato per come l'ho trattato, con assoluta precisione e obiettività... Di fronte al ruolo svolto nella vicenda da Notar, mi dice che Pinto, che in atto si trova al Servizio - dovrebbe essere in Marocco (è della 2ª Divisione) gli riferì di avere avuto uno scontro con NOT, che accusò, a ragion veduta, di essere occultamente un massone di una loggia che ora NOB non ricorda - Appena potrà lo sentirà in proposito!...”.

Alla fine della memoria scrive: “N.B. Lo devo flemmatizzare perchè approfittando dell'audizione vorrebbe scatenarsi e ribattere tutte le accuse. Speriamo bene...!”.

Ovviamente una delle prime acquisizioni al Centro S.I.S.MI di Firenze è stata la pratica di Affatigato Marco, e ciò in relazione alla già più volte detta telefonata al Corriere della Sera l'indomani della caduta del DC9 dell'Itavia, in quanto si presumeva che una qualche attività fosse stata svolta dal Controspionaggio. In verità l'esame della documentazione acquisita non ha portato al conseguimento di alcun utile risultato.

Il fascicolo di Affatigato comprendeva complessivamente 86 atti, di cui 37 costituiti da ritagli stampa; 10 da informative dei Comandi dei Carabinieri; 3 da brevi note di trasmissione di altri ritagli stampa o di segnalazione di trasmissioni televisive; 2 foto del soggetto; un bollettino di segnalazione per ricerche sempre relativo al soggetto; 8 comunicazioni provenienti dalla 1ª Divisione; 9 comunicazioni provenienti da altri Centri; 16 comunicazioni elaborate dal Centro.

Da rilevare che a seguito della telefonata anonima relativa ad Affatigato, né all'epoca nè in periodi successivi, risultano essere stati promossi accertamenti o indagini; il Centro non s'è mosso di iniziativa nè la Direzione ne ha richiesti.

Il fascicolo concernente la vicenda di Ustica conteneva anch'esso per lo più ritagli stampa. Gli atti contenuti erano infatti 53 di cui 45 ritagli stampa. Gli atti che vanno dal nr.1 al nr.5 si riferiscono all'informativa del 18 luglio ed alle risposte dei centri e della 1^a Divisione; l'atto nr.11 concerne il rapporto del maresciallo Mercaldo della Digos di Firenze; l'atto nr.52 é una missiva della 1^a Divisione datata 31 gennaio 91, con la quale si dà notizia dell'esibizione all'AG romana di un documento del 74 relativo a Marco Affatigato; l'atto nr.53 é un appunto concernente una conferenza tenuta il 20 febbraio 92 a Grosseto sul tema "L'Italia dei Misteri + Ustica Gladio caso Moro". Infine una missiva senza data concernente l'invio degli elenchi dei prenotati sul volo del DC9 Itavia, di cui si è già fatto cenno.

Nessun documento sul MiG libico veniva esibito dal Centro CS di Firenze. Il dott. Morandi di questo Centro riferiva, all'atto della esecuzione del decreto di esibizione, che "Non esistono in archivio di questo Centro atti relativi alla caduta del MiG23 libico se non articoli di stampa raccolti nel fascicolo relativo al disastro di Ustica". Anche qui stranamente la stampa sul MiG viene inserita negli atti del DC9. Comunque non si riesce a comprendere dove siano finiti, o finissero, i risultati dell'attività informativa del Capo Centro CS di Firenze.

Il giudice di Bologna, nella già citata sentenza-ordinanza, s'è proposto, nella valutazione sull'operato di Mannucci Benincasa, di mettere a fuoco la figura del capocentro in rapporto con la Direzione del Servizio ed in particolare con il gruppo che operava intorno al Direttore del Servizio, generale Santovito, ed al Direttore dell'Ufficio Controllo e Sicurezza, generale Musumeci. E si è, tra l'altro, basato su alcune dichiarazioni del generale Notarnicola al PM di Bologna in data 08.03.90. "Ho sempre avuto la sensazione che ci fosse un rapporto diretto fra il Capo Centro di Firenze e la Direzione del Servizio, con particolare riguardo sia al generale Santovito che al generale Musumeci. In una specifica occasione ebbi la riprova di tale contatto allorché il Capo Centro di Firenze mi rappresentò di avere ricevuto generiche pressioni per l'assunzione alle sue dipendenze di un collaboratore, tale Casalone, di Firenze, quasi facendo intendere una certa sua riluttanza al riguardo. Dissi in merito di respingere ogni pressione ma passato qualche giorno, mi giunse un ordine informale del generale Santovito per concretare la predetta collaborazione. Il Casalone nel quadro degli accertamenti che successivamente svolsi sullo scandalo P2, risultò esser compreso in una lista di una loggia massonica che nel 76 circa lo stesso Gelli avrebbe consegnato alla magistratura fiorentina.

Qualche tempo dopo, nelle mie funzioni di Capo Reparto, all'atto di un controllo amministrativo sulle spese degli Organi Periferici

Amministrativi rilevai che il Centro di Firenze spesava ancora la predetta fonte per cui mossi dei rilievi verbali al Direttore della Divisione, ribadendo l'immediata esecuzione delle disposizioni a suo tempo impartite.

Ricordo addirittura che sempre durante la gestione del generale Santovito conobbi il predetto Casalone, presso la Direzione centrale alla quale aveva evidentemente diretto accesso. Ciò non poteva avvenire se non con il consenso di Mannucci, il quale evidentemente verso di me aveva assunto un atteggiamento ambiguo”.

Casalone, sentito dal GI di Bologna in data 09.02.94, confermava la collaborazione al S.I.S.MI e la frequentazione della Direzione del Servizio ove vi si recava unitamente al generale Palumbo a trovare il generale Musumeci e Santovito. Riguardo alla collaborazione con il Mannucci precisava che “in teoria avrei dovuto lavorare alle dipendenze del Mannucci, ma come ho già detto, la mia attività si risolse in ben poco. Ho frequentato il Mannucci e siamo diventati amici”.

Altre gravi considerazioni su costui si rilevano dalla requisitoria del PM di Bologna relativa al procedimento penale sulle stragi dell'Italicus e della stazione di Bologna, datata 05.05.94: “Altra prova dell'illecito ed occulto rapporto che legava Mannucci Benincasa alla cordata piduista del vertice S.I.S.MI é costituita dalla presenza del Mannucci in Bologna il giorno del rinvenimento sul treno Taranto-Milano dell'esplosivo che poco prima aveva provveduto a far collocare sul treno personalmente il colonnello Belmonte, massone di palazzo Giustiniani all'orecchio del gran Maestro, su disposizione del generale piduista Pietro Musumeci. Si tenga conto che quella operazione era segretissima e che l'esplosivo avrebbe dovuto essere rinvenuto ad Ancona, ma, per un banale disguido, fu scambiata la carrozza ed il treno proseguì con il carico di esplosivo fino a Bologna, dove venne finalmente rinvenuto.

Firenze dunque non aveva nulla a che fare nè col percorso del treno, nè con i destinatari delle notizie che riguardavano la presenza di esso. Se Mannucci fu presente quel giorno “all'arrivo del treno” (così si esprime Ferretti l'8.05.92) fu solo perchè il “Super S.I.S.MI” di Musumeci non si fidava del Ferretti, come si è visto, e richiese la presenza sul posto di un loro uomo e cioè del Mannucci Benincasa, nonostante la sua incompetenza, poichè vi era bisogno, in quel frangente, di coperture per quella gravissima condotta di depistaggio”.

14. Le dichiarazioni di Mannucci Benincasa.

Il Mannucci veniva sentito una prima volta nel dicembre 90. Nell'occasione egli affermava di aver appreso la notizia della telefonata anonima su Affatigato dalla stampa o la domenica o il lunedì dopo il disastro e che comunque il lunedì stesso conobbe, sempre dalla stampa, le dichiarazioni della madre dell'Affatigato. Relativamente alla conversazione avuta sull'argomento con il colonnello Notarnicola, egli ammetteva la circostanza, ma negava che il colloquio fosse avvenuto nei giorni immediatamente successivi al disastro; bensì dopo un intervallo di tempo più lungo che credeva di poter stimare in un mese circa.

Mannucci Benincasa negava, peraltro, di aver parlato contestualmente, in quell'occasione, della vicenda del mancato viaggio del giudice Tricomi a bordo dell'aereo dell'Itavia. Ciò in quanto egli sostiene che la notizia l'aveva appresa molto più tardi, cioè verso la fine dell'anno - tra ottobre e novembre dell'80 - dallo stesso magistrato. Ricordava, peraltro, di aver parlato dell'ipotesi Tricomi con il giudice Gentile e con il colonnello Nobili. Sempre in relazione al colloquio con Notarnicola, affermava che questi non fece commenti al riguardo, precisando di non ricordare se il suo superiore lo avesse inviato presso una sezione della Divisione per prospettare il caso. (v. esame Mannucci Benincasa Federigo, GI 28.12.90).

Con richiesta datata 21.12.91 l'ufficio del Pubblico Ministero chiedeva a questo Ufficio che si procedesse nei confronti di Mannucci Benincasa: - quale indiziato del delitto di cui agli art.61 n.2, 479 in relazione all'art.323 e 326 c.p. "per avere falsamente attestato, in una nota inviata alla Direzione del S.I.S.MI, che tale nota era stata redatta in data 18 luglio 81 e ciò al fine di conseguire l'impunità del delitto per il delitto di rivelazione di ufficio e per conseguire il profitto del delitto di abuso innominato d'atto di ufficio". Spiegava il PM che "l'atto apparentemente datato 18 luglio 81 e concernente la vicenda Tricomi è stato inviato in data 21 luglio 81, come è risultato a seguito dell'acquisizione dei registri di protocollo in partenza e in arrivo. Ciò implica che la comunicazione alla 1^a Divisione fu in realtà inviata successivamente alla comparizione di articoli di stampa riportanti tali notizie e - prima ancora - alla perquisizione dei locali del periodico "Critica Sociale", disposta nell'ambito del processo per la strage di Bologna. Già la coincidenza temporale tra la comunicazione delle informazioni agli Organi superiori (notizia in possesso del Centro CS di Firenze da molto tempo) e la pubblicazione delle notizie é indicativa di una gestione distorta dell'attività di ufficio. Va però accertato se - oltre a ciò - l'atto non sia stato appositamente retrodatato". Aggiungeva inoltre che "sulla base delle dichiarazioni rese da diversi soggetti nel procedimento penale per la strage

del 2 agosto 80, può affermarsi che il Capo Centro di Firenze non si limitò a trasmettere in ritardo le informazioni in suo possesso, ma fu fonte dei giornalisti Pamparana e Giovine, per la redazione degli articoli apparsi su “Critica Sociale”; - quale indiziato del delitto di cui all'art.476 in relazione all'art.490 e 351 c.p. (soppressione ed occultamento di atti veri). Il PM spiegava che “appare di rilievo la mancanza del fascicolo di cui é stata ordinata l'esibizione presso il Centro S.I.S.MI di Firenze di atti, che pure avrebbero avuto necessariamente dovuto esservi archiviati; in particolare, manca la nota in data 11 agosto 77 dei Carabinieri, alla quale si fa riferimento nell'atto 26 settembre 77 (n.31); manca qualsiasi atto concernente la telefonata relativa alla presenza di Affatigato a bordo del DC9 e quelle successive di smentita; mancano tutti gli atti presupposti dalla nota 30 settembre 80; la risposta al doc. 64 (richiesta di notizie su partecipazione di Affatigato ad addestramento militare in Camp Derby) risulta archiviata in altra pratica (2.18.3291/984)”.

Di conseguenza il 30 dicembre 91 questo Ufficio emetteva comunicazione giudiziaria nei confronti di Mannucci Benincasa. Egli veniva interrogato quale indiziato una prima volta nel seguente ottobre. Sulla vicenda Tricomi riferiva: “Sono venuto a conoscenza della prenotazione da parte del giudice Tricomi sull'aereo Bologna-Palermo caduto il 27.6.80, nell'aprile-maggio 81. Prendo atto che nel verbale precedente dissi che tal fatto avvenne nell'ottobre-novembre 80. Io ricordo solo che era freddo, avvenne cioè in una giornata fredda. Tricomi me ne parlò di sicuro nell'81 in una giornata fredda. Avvenne in occasione di un incontro casuale per strada, nei pressi della stazione di Santa Maria Novella. In questa occasione mi disse che era sfuggito due volte alla morte, una prima per un mancato attentato di Prima Linea, la seconda perché doveva prendere l'aereo di Ustica. Ne ho riparlato poi con Tricomi, non ricordo con esattezza quando, ma sicuramente prima di riferirne per iscritto alla Centrale. Prima di parlare con Tricomi, ne ho parlato con un mio collega Capo Centro. Si trattava del Capo Centro di Perugia, il tenente colonnello Russo. Costui disse di avere una conoscenza l'Itavia e quindi avrebbe potuto procurare la lista d'imbarco.

Quando parlo con Russo, avevo già parlato con Notarnicola. Ricordo che costui ebbe a riferire alla Commissione Stragi che io gli avrei riferito della vicenda Tricomi a brevissima distanza dall'evento di Ustica. Ciò non é assolutamente possibile. Escludo di aver saputo per altra strada la vicenda Tricomi. Ne é dimostrazione la sorpresa che ebbi quando il giudice me ne parlò. Non ho mai incontrato il giudice Tricomi tra il 27 giugno 80 ed il giorno in cui mi raccontò la vicenda. Questo giorno, lo ribadisco, deve collocarsi nell'inverno 80-81; non posso essere più preciso; si può andare

dall'ottobre-novembre 80, come dissi la precedente volta, all'aprile-maggio che ho detto oggi Quanto ho riportato al paragrafo 2 della nota del 18 luglio 81, l'ho appreso direttamente da Tricomi, che ebbe a riferirmelo, mi sembra, la prima volta che mi parlò della vicenda Il fatto della prenotazione e della disdetta ad opera del maresciallo Mercaldo lo appresi da Tricomi. Tutto ciò che concerne questa vicenda io l'ho appreso solo da Tricomi e da nessun altro. Nel testo io riferisco di aver ricevuto la lista d'imbarco dal Centro di Perugia. Prendo atto che la specificazione Perugia è cassata. Comunque si tratta di Perugia, come ho già detto Non ho preso un tempo eccessivo per riferire la vicenda alla Centrale. Inizialmente non c'è nessun elemento per pensare che l'aereo sia stato intenzionalmente abbattuto. Ma comunque io ne riferisco a voce. Lo riferisco al Direttore della Divisione, cioè a Notarnicola e solo a lui. Egli non dette giudizi sull'ipotesi. Non dette consigli né direttive. Non ricordo esattamente quale fu la sua risposta; il concetto comunque era il seguente, che si trattava di una vicenda che non rientrava nella nostra competenza e che comunque, dato che l'ipotesi più credibile era quella del cedimento, non c'era nessuna altra ragione per seguire il fatto. Con Notarnicola della vicenda ho parlato solo in questa occasione Dopo averne parlato con Notarnicola in più occasioni ho ritenuto di concretizzare in un documento la vicenda del mancato viaggio di Tricomi. Prendo atto che in precedenza avevo dichiarato di averne parlato una sola volta. Ciò non é possibile. Sicuramente l'ho visto più volte; siamo nell'81. Lo vedevo qui a Roma. Quantificare é impossibile... . Anche in queste altre occasioni Notarnicola si mostrava incredulo. Non dava credito all'ipotesi dell'attentato e alla necessità che l'ipotesi entrasse nell'inchiesta.”

Per quanto concerne gli incontri con il giudice Gentile, aggiungeva: “Della vicenda Tricomi ne ho parlato, oltre che con Notarnicola e Russo, ovviamente con i miei collaboratori e con il giudice Gentile. Con ogni probabilità nella primavera 81. Lo avevo conosciuto all'inizio dell'anno; mi era stato presentato dal capitano Pandolfi; io fui presentato per quello che ero, come Capo Centro cioè del S.I.S.MI in Toscana; con il mio nome reale e senza alcun nome di copertura. Quel nome di copertura famoso e famigerato, Manfredi cioè, fu inventato da Gentile in occasione di un incontro conviviale, per la presentazione a due persone con le quali Gentile aveva un incontro. Io venni a conoscenza dei nomi e della qualità dei due nell'immediatezza e conoscendo uno dei due per alcune sue vicende - in Francia aveva sequestrato un aereo contro il Governo greco e una sua operazione contro la CIA - non volevo incontrarli. Gentile mi assicurò dicendo che mi avrebbe presentato come un ricercatore universitario suo amico. I due erano i giornalisti Giovine e Pamparana. A questo incontro

c'era anche Pandolfi e uno o due collaboratori. Non c'era nessun avvocato di Bologna. L'incontro avvenne in un ristorante di quest'ultima città, ristorante che si trovava ad un primo piano. Scambiandoci con Gentile delle impressioni sulla possibilità di identificare i responsabili della strage di Bologna, emerse che una delle loro fonti - per loro intendo giudice Gentile e capitano Pandolfi - riferiva di attività di gruppi terroristici di sinistra che si rifornivano di armi e di supporto logistico da emissari libici. Queste vicende si sovrapponevano in larga parte con l'indagine di Tricomi. Questo avveniva nei mesi di aprile-maggio... . A giugno si concluse questo filone di indagine con il contatto di Gentile con il Comando Generale dell'Arma per un'operazione di riscontro sul territorio, tra cui Pantelleria. Il discorso con Gentile durò diverso tempo da aprile a giugno. Durante il corso di questi colloqui riferii a Gentile la vicenda Tricomi.” (v. interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 14.10.92).

L'indiziato veniva nuovamente interrogato nel successivo novembre. Così negava di “aver rivelato alcun segreto d'ufficio concernente la vicenda Tricomi” in quanto la circostanza era nota sia alla Centrale di Roma che al Capo Centro di Perugia Russo e soprattutto negli ambienti della Questura; precisava di non essere vincolato al segreto d'ufficio e di non aver rivelato ai giornalisti la vicenda in quanto, in caso contrario, non avrebbe fatto il rapporto alla Centrale. Ribadiva di averne parlato con il giudice Gentile, in quanto quest'ultimo era orientato a collegare la strage di Bologna con la Libia. Con lui si esaminò l'ipotesi che Ustica fosse attribuibile ai libici, sia perché l'aereo era partito da Bologna, sia perché su di esso viaggiava un magistrato che indagava sui libici. Presero in considerazione anche l'ipotesi che il MiG libico caduto sulla Sila potesse essere penetrato la sera del 27 giugno 80. Confermava che sulla vicenda Tricomi aveva riferito molteplici volte a Notarnicola, che gli aveva sempre risposto che l'ipotesi non era credibile e di non poter mettere per iscritto la vicenda per una sorta di riguardo nei suoi confronti; cosa che invece fece dopo che Notarnicola aveva lasciato la Divisione. Precisava di non avere informato il capo Centro di Bologna, dei suoi rapporti con il capitano Pandolfi e con il giudice Gentile, in quanto non era tenuto a farlo. Chiariva che il Centro CS di Firenze non svolse alcuna attività nei confronti di Affatigato dal momento che della vicenda si stavano interessando la Magistratura e gli organi di PG e, inoltre, per la inesistenza sia di una competenza diretta del suo Centro dato che il fatto non era accaduto in Toscana, sia di “competenza primaria” in quanto l'Affatigato era considerato un terrorista. Dichiarava di non avere mai saputo di collegamenti di Affatigato con i Servizi francesi e quelli americani, nè che in occasione dell'arresto a Nizza gli fosse stata sequestrata

un'agenda; ciò in contrasto, rileva il PM, con quanto invece egli stesso riferiva nel rapporto alla Centrale del 28.08.81, in cui faceva espresso riferimento alla raccolta di informazioni sui contatti di Affatigato in Francia e la collaborazione con Autorità italiane. (v interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 06.11.92).

L'ufficiale veniva nuovamente interrogato il 18 di quel novembre. In questa occasione ribadiva che l'incontro con il giornalista Pamparana era stato uno solo e non tre come affermato dal giornalista e confermava che tale incontro era stato oggetto di una sua missiva alla 1^a Divisione. (v. interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 18.11.92).

15. Le ulteriori attività del S.I.S.MI.

Come si é avuto già modo di osservare, il S.I.S.MI dopo il vuoto informativo che si può circoscrivere tra la fine del 1980 e il 1986, ritorna ad occuparsi della vicenda di Ustica a settembre dell'86, a seguito della nota del Capo dello Stato, Francesco Cossiga, con la quale veniva sollecitato un intervento del Governo ai fini della scoperta della verità sulle cause del disastro del DC9 dell'Itavia.

Con missiva datata 11 settembre 86 il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on.le Giuliano Amato, richiede al Direttore del S.I.S.MI, ammiraglio Fulvio Martini “ulteriori accertamenti in merito alla situazione del radar della Difesa Aerea e alla presenza di navi e aerei militari nella zona interessata. Opportuni sono inoltre contatti con le Autorità Americane, per verificare al più presto la possibilità di fotografie al relitto con un minisommergibile per alte profondità”. A seguito di questa lettera prende avvio la nuova attività informativa del S.I.S.MI. Il Servizio, dopo aver richiesto ed acquisito informazioni dai Servizi USA, francesi, israeliani e greci e dagli organi militari, risponde al Sottosegretario Amato, con missiva del 30 settembre 86, comunicando che i servizi statunitensi, francesi, israeliani e greci avevano risposto “per le vie brevi di non avere elementi sull'incidente di Ustica” mentre il servizio britannico aveva risposto “di non aver elementi e di escludere ogni possibile coinvolgimento delle forze aeree libiche”.

Per effetto sempre della richiesta di Amato la 1^a e la 3^a Divisione elaborano dietro richiesta del Direttore del Servizio e sulla base della documentazione disponibile, un appunto datato 25.09.86, in cui sintetizzano

l'attività del Servizio stesso sull'evento e forniscono valutazioni intorno alle ipotesi formulate sulla causa dell'incidente.

La 3^a Divisione-Situazioni, che fino al 1986 non era mai stata interessata all'evento, dopo avere acquisito copia della relazione Luzzatti, della missiva del SIOS/A del 23 dicembre 80 e la situazione aeronavale nel Mediterraneo nel 1980, redige tre appunti.

Il primo, datato 5 settembre 86, contiene alcune considerazioni sulle risultanze alle quali era giunta la commissione Luzzatti. Il documento, dopo aver premesso che la Commissione Luzzatti aveva concluso i suoi lavori formulando come possibile causa del disastro una decompressione esplosiva, e aver ricordato la conseguente campagna giornalistica sull'ipotesi del missile e sulle responsabilità, tra l'altro, dell'AM, conclude stigmatizzando tale comportamento ed adombrando “il sospetto che i continui tentativi di accreditare comunque l'ipotesi che il DC9 sia stato abbattuto da un missile siano volti a coprire finalità che poco hanno a che fare con la ricerca della verità. Non va taciuta l'esistenza di forti interessi economici legati al fallimento dell'Itavia ed all'entità del risarcimento i familiari delle vittime”. L'appunto senza alcun commento viene visto e siglato dall'ammiraglio Martini.

Nel secondo appunto, datato anch'esso 5 settembre 86, ma diretto alla 1^a Divisione, viene analizzata la documentazione fornita dallo SMA. Nell'elaborato la conoscenza della vicenda relativa alla telefonata concernente la falsa presenza di Affatigato a bordo dell'aereo, viene fatta risalire addirittura a quanto riportato sul quotidiano “L'Avanti” del 28 agosto 86.

Nel terzo appunto, allegato alla missiva del 25 settembre 86, viene esclusa l'ipotesi del missile, mentre viene attirata l'attenzione sull'ipotesi dell'ordigno esplosivo fatto esplodere deliberatamente o accidentalmente. La prima - continua l'appunto - appare poco probabile in considerazione del fatto che l'aereo era partito con notevole ritardo. A sostegno della seconda, l'esplosione accidentale, vengono collegati due episodi, la falsa rivendicazione su Affatigato e la testimonianza dei genitori di due bambini periti nell'incidente, i quali avrebbero riferito di essere stati avvicinati, all'aeroporto di Bologna, da un uomo claudicante che avrebbe chiesto loro di portare un pacco a Palermo; l'individuo sarebbe stato visto rivolgersi ad altri passeggeri.

Nel documento viene espresso anche il parere “che una terza ipotesi, quella del cedimento strutturale del velivolo, meriti di essere ulteriormente approfondita dagli organi tecnici”. Ciò in considerazione della “cronistoria degli eventi di maggior rilievo relativi all'AM DC9 Marche I Tigi NC”, tra

cui un adagiamento del velivolo sulla coda all'aeroporto di Cagliari nel '77, e di un incidente analogo occorso a un Boeing 747 della JAL nel '78, velivolo poi precipitato nell'85 per rottura del timone principale.

Queste valutazioni, considerazioni ed ipotesi saranno contestate all'ammiraglio Martini, che sosterrà trattarsi di valutazioni con circuitazione soltanto interna del Servizio.

Si deve sottolineare che ancora una volta si tenta di suggerire la pista del cedimento strutturale del velivolo. Causa che, invece, è stata da quasi subito dopo il disastro esclusa e che appare essere ancora coltivata soltanto dagli Stati Maggiori, anche se in forma riservata.

Deve anche rilevarsi che Cincusnaveur, cioè la massima Autorità militare della Marina statunitense in Europa, appare preoccupata dal riaccendersi della vicenda di Ustica. Infatti tra gli atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI si rileva fotocopia di un messaggio Cincusnaveur datato 27 giugno 88, con traduzione del solo messaggio (viene omessa la traduzione degli indirizzi) che merita di essere trascritto integralmente: “1 - Recente ripresa di clamore stampa su perdita DC9 Itavia di 27 giugno 80 presso Ustica habet consigliato riesame tutta documentazione disponibile per confermare che Sesta Flotta non est stata coinvolta in incidente. Oltre at riesame registrazioni interne, sunt stati richiesti elementi disponibili su incidente a Comandi subordinati, Uscinceur, CNO et Servizi Informativi Nazionali e di Marina Militare USA. 2 - Risulta evidente che, all'epoca della scomparsa del DC9 nel Tirreno il 27 giugno 80, ebbe luogo un dettagliato esame dei fatti. Da tutte le registrazioni e i documenti disponibili, ivi compreso programma navigazione Sesta Flotta per il periodo, non emerge alcuna informazione in contrasto con quanto a suo tempo dichiarato a USDAO (Addetto Militare USA) in Roma, che “la Sesta Flotta non aveva navi né aerei che operavano nel mar Tirreno alla data della caduta del DC9”. Raccomandasi mantenere tale posizione in risposta a qualsiasi richiesta.” (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - cartella 19).

Gli americani, pertanto, con questa missiva, dopo aver richiamato quanto riferito con il messaggio del 3 luglio 80 (che citano espressamente nella nota), “raccomandano” al Paese alleato di fornire la risposta anzidetta a qualsiasi richiesta. Non può non esser notato che gli USA, se da un lato hanno sempre affermato di non avere avuto nessuna responsabilità nell'evento, dall'altro, invece, appaiono sempre preoccupati dalle riprese periodiche campagne di stampa, in cui si rievocano loro responsabilità nel disastro.

Deve essere anche rilevato che, nonostante il passare degli anni, l'intervento del Servizio rimane quello di verifica della esclusione di più o

meno di probabili ipotesi. Nessun indirizzo investigativo viene fornito all'Esecutivo. Significativo al riguardo un appunto interno del S.I.S.MI, rinvenuto in una cartella dello Stato Maggiore del S.I.S.MI. Il documento riassume l'attività del Servizio fino al 1989, e da un'annotazione a matita si legge "Elaborato da DS per memoria del MD" (DS sta per Direttore del Servizio e MD per Ministro della Difesa). Il documento appare significativo per le inesattezze ed anche le falsità che contiene.

Il documento recita: "Nessun segreto di Stato é stato mai opposto, e gli atti del Servizio, quando chiesti sono stati forniti alla Commissione Pratis, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro della Difesa e all'Autorità Giudiziaria, nonché al Comitato Parlamentare sui Servizi ... Non esiste contraddizione tra l'affermazione del Servizio che non era e non é in possesso di elementi rilevanti in merito alla vicenda di Ustica, e l'invio dei 110 atti, in quanto i 110 atti sono pratiche burocratiche che nulla di nuovo apportano alla conoscenza della dinamica dell'incidente. Pertanto, da parte dell'attuale Direzione del Servizio non vi é alcuna reticenza né alcun tentativo di copertura, ma anzi vi é stata la massima disponibilità a fornire sempre tutto quello che il Comitato ha di volta in volta chiesto."

In effetti nessun segreto risulta essere stato opposto. Però, con i ritardi nella trasmissione dei documenti, con le omissioni nella trasmissione di altri, come si é avuto modo di porre in evidenza nella prima parte di questo capitolo, il Servizio ha di fatto agito come freno od ostacolo all'accertamento della verità. I 110 atti richiamati nell'appunto costituiscono soltanto una minima parte di quanto effettivamente è risultato negli archivi del Servizio a seguito dell'acquisizione in toto della documentazione.

Il documento continua riassumendo l'attività del Servizio nel 1980: informazione al Ministro della Difesa e al Cesis sulle prime risultanze acquisite; l'8 agosto richiesta all'Aeronautica Militare dell'interpretazione ufficiale dei dati di plottaggio dei radar di Licola e Marsala, con successiva informazione al Ministro; informazione all'on.le Mazzola ed allo Stato maggiore della Difesa delle prime valutazioni sull'incidente. Nessun riferimento vien fatto alla informativa del Raggruppamento Centri sulla falsa notizia relativa ad Affatigato, che sarebbe nata dall'ambiente dell'on.le Bisaglia. Come nessun riferimento vien fatto all'attivismo di fine luglio. Nè che gli accertamenti erano diretti soprattutto a sgombrare l'ipotesi della collisione con altro velivolo. Se ne deve dedurre che il Ministro della Difesa dovesse essere tenuto all'oscuro sulle effettive attività poste in essere dal Servizio nel luglio del 1980. L'unica realtà che trova riscontro negli atti del Servizio é quanto si scrive nel secondo alinea della pagina due dell'appunto:

“Dal 1980 al 1986, praticamente non succede niente” (v. Atti Stato Maggiore S.I.S.MI - cartella 19).

L'iniziativa del S.I.S.MI di interessare nel 1986 gli americani sulla possibilità di effettuare delle riprese fotografiche con un sommergibile non appare, peraltro, chiara. Che l'iniziativa sia partita proprio dal Direttore del Servizio, lo riferisce in Commissione Stragi il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Amato (v. audizione Giuliano Amato, Commissione Stragi in data 11.07.90).

In particolare se messa in relazione a quanto riferisce lo stesso Martini, nel corso di una audizione in Commissione Stragi sempre nel '90. Nell'occasione il Direttore del Servizio, come si dirà più innanzi, suppone, nel caso fosse stata accertata la ipotesi del missile, che la responsabilità dell'evento dovesse ricadere solo sugli americani o sui francesi.

Ma l'iniziativa deve essere anche messa in relazione con un episodio singolare di cui si è già fatto cenno nella parte relativa all'ultima campagna di recupero. Nel corso delle relative operazioni di recupero condotte dal Collegio peritale sono state rilevate sul fondo marino delle strisce parallele e continue, apparentemente corrispondenti a quelle che vengono lasciate dai mezzi utilizzati per l'esplorazione degli abissi. In una seconda occasione furono rilevati “crateri”, cagionati dalla caduta di oggetti pesanti parzialmente insabbiati; oggetti che però non sono stati rinvenuti e non risultano essere stati prelevati nel corso di precedenti campagne di recupero. I crateri sono stati visti nella zona D, cioè nella zona nella quale secondo gli studi effettuati dall'ausiliario Protheroe, si sarebbe potuto trovare il relitto di un altro aereo e dove effettivamente è stato rinvenuto il serbatoio sub-alare di un aereo da guerra.

Non è stato possibile, come già s'è detto, individuare una causa naturale ai crateri ed alle striature parallele. E' da escludere, comunque, che le tracce siano state lasciate dai cingoli dei mezzi impiegati dall'Ifremer nel corso delle precedenti campagne di recupero, sia perché non ve n'è documentazione nelle registrazioni, sia perché quel tratto del fondo marino è al di fuori delle zone nelle quali ebbe luogo quella campagna. Come si deve escludere, per le ragioni che sono state scritte, che quelle tracce siano state lasciate dal Row della Wimpol.

Non sono state individuate, peraltro, operazioni di ricerca diverse da quelle descritte oppure lavori sul fondo marino finalizzati ad altro; per altro verso, operazioni quali quelle ipotizzate richiedono specialissime attrezzature sui fondali e un forte impegno di mezzi di superficie, di cui solo Forze Armate di una grande Potenza possono disporre.

Deve peraltro essere rilevato che questa iniziativa di interessare gli americani appare quantomeno affetta da “ingenuità”, tenuto conto che già nel 1986 gli USA più volte erano stati chiamati in causa dai media come non estranei alla vicenda.

L'Addetto Navale statunitense a Roma risponde ufficialmente alla richiesta dell'ammiraglio Martini con missiva del 7 novembre 86, affermando che l'operazione di localizzazione del relitto del DC9 era fattibile, ma costosa e con bassa percentuale (30% circa) di probabilità di successo. Il costo si sarebbe aggirato sui 10 milioni di dollari. Fu proprio il costo dell'operazione a lasciar cadere l'idea dell'ispezione fotografica, così riferisce l'on.le Amato alla Commissione Stragi. Non si può non supporre - anche se su tale ipotesi non è stato possibile accertare di più - che sia il costo dell'operazione, che la scarsa probabilità di successo dell'operazione stessa siano state gonfiate dagli americani per provocare il rifiuto da parte del richiedente.

Va peraltro ricordato che nel corso dell'audizione in Commissione stragi, l'on.le Amato ha affermato che l'Istruttore titolare dell'inchiesta nel corso di un colloquio a palazzo Chigi, gli aveva parlato delle fotografie di resti dell'aereo scattate dagli americani prima del recupero del relitto da parte della società Ifremer. Come già s'è precisato in altra parte di questa motivazione, di qui la querela da parte del giudice Istruttore a carico di Amato e la richiesta di astensione dal processo del querelante. Amato ha confermato le dichiarazioni rese in Commissione Stragi, riferendo che nel corso di una riunione alla Presidenza del Consiglio nel settembre o ottobre del 1986 su questioni concernenti il recupero del relitto del DC9, il magistrato gli aveva parlato “con una formula che non sono in grado di ricordare esattamente, di fotografie che gli Americani gli avrebbero sottoposto ovvero con le quali lo avrebbero pressato o una frase simile” (v. esame Amato Giuliano, GI 18.11.94).

16. La testimonianza dei funzionari dello Stato Maggiore del S.I.S.MI.

Al fine di comprendere quali attività vennero svolte dall'Ufficio dello Stato Maggiore del S.I.S.MI a seguito delle richieste sia di quest'Ufficio che di varie Autorità politiche e parlamentari, sono state raccolte le testimonianze di quei funzionari che hanno seguito le relative istruttorie.

Deve essere premesso che queste testimonianze sono state di scarsa utilità, ma non perché i funzionari non sapessero dare risposta ai quesiti,

bensì per deliberato proposito, in un quadro di generale reticenza, di non riferire quanto da loro appreso e rilevato nel corso della gestione delle surrichiamate richieste di documentazione. Su queste dichiarazioni dovrà pertanto l'Ufficio del Pubblico Ministero valutare eventuali indagini e conseguenti richieste.

Che il Servizio non abbia corrisposto con la dovuta solerzia alle richieste dell'Ufficio é stato possibile accertarlo soltanto a seguito della acquisizione di tutta la documentazione sui due eventi (Ustica-MiG23), come s'è detto nella parte iniziale di questo capitolo. Che filtro ci sia stato nella trasmissione dei documenti si rileva dalla testimonianza di Pipitone, laddove afferma che l'esame dei documenti da trasmettere si rendeva necessario per non inviare atti doppiati o ritenuti "ininfluenti". Lì ove aggiunge che "A seguito delle richieste sia della Commissione Pratis che quelle successive, almeno fino a quando sono stato al Servizio, cioè fino al 92, si controllavano tutti gli atti del Servizio anche quelli dello Stato Maggiore che avevano assorbito quelli dell'Ufficio del Direttore. Anche questi venivano esaminati e valutati per l'inoltro ai richiedenti" (v. esame Pipitone Giuseppe, GI 25.09.97). Se ne può pertanto facilmente dedurre che la Direzione del S.I.S.MI, attraverso i suoi funzionari, si é sostituita di fatto alle valutazioni del giudice, attribuendo, documento per documento, l'eventuale rilevanza o meno ai fini dell'inchiesta. Tale comportamento è censurabile.

Addetti alla visione e pertanto alla eventuale cassazione di alcune parti dei documenti - singolare sistema, questo delle cancellazioni, che viene fatto risalire ad una consuetudine nel tempo - oltre allo stesso Pipitone, la dottoressa Pollastri e il dottor Lehmann di cui si é già fatto cenno. I tre funzionari costituiscono per il Direttore del Servizio una sorta di gruppo di analisi che di volta in volta è chiamato a studiare ed a dare risposta sia agli attacchi della stampa che alle varie richieste sia delle Autorità politiche che di quest'Ufficio. Numerosi sono gli appunti, le valutazioni, i suggerimenti diretti all'attenzione del Direttore del Servizio, e ai Capi di Stato Maggiore che si sono avvicendati nell'incarico durante la direzione Martini. Tra gli altri il generale Rosa ed il generale Inzerilli (v. atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI).

Pipitone ammette di aver visto, tra gli atti custoditi allo Stato Maggiore, il documento sulla autopsia al pilota del MiG libico, ma di non aver notato l'annotazione apposta in calce al documento "Sì per SIOS/A per progetto Notarnicola/Tascio". (v. esame Pipitone Giuseppe, GI 25.09.97). Non può essere accettata la riduttiva giustificazione da lui fornita, che peraltro tiene in non cale l'intelligenza di chi raccoglie la testimonianza.

Pipitone non poteva non essere a conoscenza dei motivi che avevano portato la Direzione del Servizio a richiedere le dichiarazioni a Maraglino e Curci. Egli infatti non solo ha rivestito il ruolo di direzione dei lavori preparatori della ricerca ed esame della documentazione da trasmettere a quest'Ufficio, ma é anche colui che tratta proprio la vicenda delle acquisizioni dei dati radar a Martina Franca, così come si rileva dall'esemplare della missiva della 1^a Divisione del 7 dicembre 88 con la quale venivano trasmessi allo Stato Maggiore, tra l'altro, i documenti di Bari di fine luglio 80, ed in cui risulta la chiara annotazione "Pratica trattata dal colonnello Pipitone ...". Pipitone nonostante la contestazione di quanto sopra e nonostante l'ammonizione a dire la verità, ha continuato a ribadire di non sapere nulla sulle motivazioni dell'attivismo di fine luglio e dei motivi per i quali furono richieste le dichiarazioni al personale del Centro CS di Bari (v. esame Pipitone Giuseppe, GI 02.10.97).

Sulla scia di Pipitone le dichiarazioni della dottoressa Pollastri. Anche questo funzionario, nell'ambito di una scelta di reticenza, fornisce informazioni pressoché inutili. Asserisce che le disposizioni del Direttore del Servizio, a seguito della richiesta della documentazione da parte di quest'Ufficio, era stata quella di "dare tutto e subito" e che pertanto venne trasmessa immediatamente la documentazione già trasmessa alla Commissione Pratis. Esclude, così mentendo, che vi fossero state riunioni allo Stato Maggiore nel corso delle quali furono impartite disposizioni particolari alle Divisioni interessate al reperimento degli atti. Ciò in contrasto con quanto attestato dal documento della 1^a Divisione del 30 ottobre 89. Ammette di aver visto tra gli atti dello Stato Maggiore il documento sull'autopsia del pilota del MiG libico, ma asserisce di non ricordare l'annotazione apposta in calce sul "progetto Notarnicola/Tascio". Aggiunge di ritenere probabile che l'annotazione possa essere sfuggita alla sua attenzione. Preso atto della cartella dello Stato Maggiore ove risulta inserito il documento, dichiara di vederla per la prima volta, ritenendo che il materiale ivi contenuto sia stato rinvenuto successivamente alle prime ricerche. Non ha peraltro ricordato - come si é già avuto modo di evidenziare - la vicenda delle richieste delle dichiarazioni al Centro CS di Bari. (v. esame Pollastri Mirella, GI 02.10.97).

La sua giustificazione non può essere accettata. Il documento é stato rinvenuto piegato nella parte inferiore del foglio così da nascondere l'annotazione. Tale "accortezza" non può che essere stata predisposta proprio per evitare che nella fotocopiatura venisse riprodotta l'annotazione.

Anche Lehmann, fornisce informazioni quasi del tutto inutili. Egli - come del resto la Pollastri - dichiara subito che la disposizione di Martini fu

quella di dare tutto e subito. Non ricorda se ci furono riunioni sulla richiesta di documentazione da parte di questa AG. Non ricorda neanche se la documentazione che affluì dalle strutture interne allo Stato Maggiore, fosse in originale o in copia. Fa risalire la disposizione della cancellazione di parte dei documenti del Servizio ad una direttiva del Presidente del Consiglio, risalente al 1985. Asserisce che, per la vicenda di Ustica, le cassazioni non furono enfatizzate.

In relazione alla visione preventiva dei documenti allo Stato Maggiore prima che venissero trasmessi all'Autorità Giudiziaria, asserisce di non aver mai seguito tale prassi. A tal proposito aggiunge - solo dopo aver preso atto che altro testimone ha dichiarato il contrario - che la visione dei documenti fu effettuata solo da Pipitone e Pollastri. Giunge ad affermare di non aver mai redatto note o appunti esplicativi per il Capo del Servizio, tantomeno note congiunte con il colonnello Pipitone.

E' stato invece accertato il contrario. Infatti dagli atti dello Stato Maggiore si rilevano due appunti senza data, ma di certo relativi alla richiesta di questo Ufficio dell'ottobre 89, entrambi firmati da Lehmann e Pipitone, con i quali il Capo del Servizio veniva informato sull'esito dell'esame della documentazione relativa al DC9 Itavia ed al MiG libico. In uno di questi, addirittura, si suggerisce al Direttore di non dare comunicazione a quest'Ufficio della distruzione di alcuni documenti. Quest'ultimo in calce al documento di proprio pugno scrive: "D'accordo". Lehmann, sul punto, dichiara di non ricordare la vicenda.

Va rilevato che nulla peraltro riferisce sia sull'annotazione apposta sul documento relativo all'autopsia del pilota libico, più volte richiamato, né tantomeno sulle motivazioni della richiesta di dichiarazioni ai funzionari del Centro CS di Bari (v. esame Lehmann Giorgio, GI 02.10.97 a.m. e p.m.).

17. Le dichiarazioni dei vertici del S.I.S.MI.

Le testimonianze che nel tempo hanno reso i responsabili, ai vari livelli, del Servizio, oltre a portare alla luce contrasti interni, di cui peraltro si è già avuto modo di far cenno, poco o nulla hanno contribuito alla individuazione delle reali motivazioni che mossero il Servizio ad attivarsi dopo l'evento.

In primo luogo è stato sentito il generale Mei che, al tempo dell'evento, ricopriva l'incarico di Vice Direttore del S.I.S.MI. Costui si limita a riferire che egli era soltanto il Direttore Logistico del Servizio, e che

firmò, in assenza del Direttore, solo la visione dell'appunto datato 6 agosto 80. Nulla pertanto poteva riferire sui motivi che portarono il S.I.S.MI ad acquisire i tracciamenti radar di Bari. Aggiunge che dalla visione del carteggio del S.I.S.MI relativo “appare sempre la grossa preoccupazione di sottolineare che non si può parlare di collisione in volo”. Chiestogli il motivo di tali accertamenti risponde: “Si vede che al Capo del Servizio qualcuno aveva chiesto informazioni circa questa possibilità”. Infine aggiunge: “Notarnicola - che era il depositario di questi documenti e che li ha depositati in archivio - trattava questi problemi direttamente con il Direttore del Servizio” (v. audizione Mei Abelardo, Commissione Stragi 14.12.89). Dichiarazioni che confermava anche a quest'Ufficio (v. esame Mei Abelardo, GI 14.02.90).

Il generale Mei tende a prendere le distanze da questa vicenda premettendo di essere stato soltanto il Direttore del Logistico e che queste attività venivano svolte direttamente da Santovito con Notarnicola. Deve però essere rilevato che Mei, nonostante non avesse incarichi operativi, ebbe un ruolo di primo piano nella vicenda Cirillo. I rapporti con Notarnicola, tra l'altro, non dovevano esser “buoni”, tantoché nel corso della perquisizione a Notarnicola é stata rinvenuta una microcassetta concernente un colloquio avvenuto tra i due a richiesta di Mei e registrato in forma occulta da Notarnicola. Il colloquio riguardava, in particolare, l'inchiesta sul sequestro Cirillo.

Nel 90 viene raccolta per la prima volta la testimonianza dell'ammiraglio Martini. Questi era stato già ascoltato dalla Commissione Stragi in data 27.06.89. Nel corso di questa audizione si era fatto più volte riferimento alla Francia; in particolare alle due portaerei, Clemenceau e Foch, e ad un non meglio indicato contatto tra Santovito e De Marenches, all'indomani della sciagura. Veniva nuovamente fatto riferimento alla Francia in un passaggio in seduta segreta che, però, era anonimamente riportato nei dettagli alla stampa. L'ammiraglio aveva ipotizzato che, qualora fosse stata accertata come causa del disastro il lancio di un missile, i responsabili si sarebbero dovuti ricercare tra i francesi e gli americani. Queste affermazioni suscitarono molto clamore nell'opinione pubblica. Ma posero, inoltre interrogativi sulle ragioni di queste affermazioni, che non giungevano da persona di comuni cognizioni ma dal Capo di un Servizio d'informazioni.

Per tali ragioni si provvede a raccogliere la testimonianza di Martini. Questi confermava le dichiarazioni rese in Commissione Stragi, osservando di aver soltanto presunto che nel caso “si volesse privilegiare la tesi del missile, essa presuppone l'esistenza di un caccia dal quale il missile é partito. Esclusi i libici, che a quel che so non avevano autonomia né basi alternative

militari prossime alla zona a mia conoscenza ed esclusa la presenza di velivoli italiani, le uniche nazioni ad avere possibilità operative nella zona erano la Francia e gli Stati Uniti”. Aggiunge di non avere alcun elemento per affermare se una di queste due potenze fosse coinvolta nell'incidente, osservando che il SIOS Marina aveva comunicato che nessuna unità missilistica era nella zona al momento dell'incidente. (v. esame Martini Fulvio, GI 28.06.90)

Le affermazioni di Martini in relazione alla ipotesi di un coinvolgimento francese nell'accaduto provocano una nota del Servizio francese DGSE. Quest'ultimo infatti trasmette al S.I.S.MI una missiva datata 5 luglio 90 in cui si duole delle dichiarazioni, amplificate dalla stampa, relative ad un supposto coinvolgimento del Paese transalpino e dello stesso DGSE nell'“affaire”. Il Direttore del Servizio francese, Silberzahn, premettendo che la campagna di stampa tende a creare un malinteso tra i due Servizi, invita l'ammiraglio Martini a mettere fine alle dicerie.

Martini risponde con missiva del 16 luglio 90. La missiva merita di essere riportata nei passi di maggior rilievo: “Caro prefetto e amico, In ogni caso, affermo che: - nel corso delle audizioni parlamentari non ho mai accusato né Francesi né Americani di alcunché relativo a Ustica; - non ho nessun elemento informativo in merito ad una eventuale responsabilità francese nell'incidente; - non ho alcun elemento circa il presunto colloquio Santovito-De Marenches subito dopo l'incidente e Le sarei grato se Lei mi potesse comunicare se vi risulta qualche cosa; - ho illustrato una “hypothèse de travail” nella prospettiva missile, nella quale ho esaminato tutte le possibilità operative delle aviazioni estere, ivi compresa quella francese. Ovviamente, sotto il profilo “hypothèse de travail” e specificando di non avere nulla di concreto in mano ...”.

Va rilevato peraltro che l'ammiraglio Martini, considerazioni negative sui due Paesi, le aveva già espresse nella precedente audizione del 20 giugno 90. Queste, che non erano note in quanto rilasciate in seduta segreta, sono state rinvenute all'interno di una cartella dello Stato Maggiore del S.I.S.MI (cartella 24/1), dal titolo “Visione Signor Direttore”, allegata ad un appunto dal titolo “Richieste di informazioni a collegati”, nel quale si faceva un punto di situazione sulle richieste, e relative risposte, ad alcuni servizi collegati. Queste attività risalivano al 1986 e al 1989. Le prime su richiesta del Sottosegretario alla PCM, Amato; le seconde su richiesta della Commissione Pratis.

L'ammiraglio, si legge nello stenografico, dichiara testualmente: “Su tre Servizi penso che la risposta potesse essere veritiera ed erano i greci, gli

inglesi e gli israeliani. Sulla risposta degli americani e dei francesi, poiché la domanda é stata fatta nel 1986 - quando mi fu chiesto di porre una domanda di questo genere - evidentemente ho fatto la mia riflessione che se i loro Governi avessero avuto dei coinvolgimenti nella faccenda, probabilmente la risposta non sarebbe stata onesta” (v. cartella 20 atti Stato Maggiore S.I.S.MI).

Le asseverazioni di Martini sul Paese transalpino vanno messe in relazione anche con l'appunto datato 17 giugno 87 concernente l'intervista dell'ex premier libico Bakkush, di cui si é già fatto cenno nella seconda parte di questo provvedimento. Nell'appunto la vicenda veniva inquadrata in un tentativo di creare le premesse per una conclusione delle indagini con accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. Ma la Francia era stata richiamata anche nel corso della trasmissione televisiva “Monitor” andata in onda il 26.10.86, nel corso della quale era stato dato notevole risalto ad un messaggio classificato che il generale Santovito avrebbe inviato all'omologo francese, De Marenches, all'indomani della sciagura.

Il S.I.S.MI però ha comunicato che nessun messaggio risulta agli atti del Servizio. In una nota allegata ad un appunto della 3^a Divisione datato 6.11.86, relativo all'analisi della citata trasmissione televisiva, si legge che “nessun accertamento é stato possibile effettuare presso il Centro Trasmissioni, in quanto sia i messaggi che i registri di protocollo dell'epoca sono stati distrutti secondo le norme vigenti. Anche la 1^a Divisione ha dichiarato che in proposito niente risulta nei suoi archivi”. E quindi ancora una volta quest'inchiesta si é trovata di fronte alla distruzione di documenti.

Infine il Direttore del Servizio rileva anche di non aver disposto attività collaterali all'Autorità Giudiziaria sulla vicenda (v. esame Martini Fulvio, GI 28.06.90). Deve, invece, osservarsi che il S.I.S.MI, al contrario di quanto sopra affermato, svolse attività tendente a verificare l'eventualità che la causa del disastro potesse essere riconducibile ad una causa interna al velivolo. Ciò é stato possibile accertare sia sulla base della documentazione acquisita dal S.I.S.MI nel '95, che da alcune significative annotazioni rinvenute nell'agenda del generale Fiorito De Falco. Questa attività fu posta in essere nel 1989. Fu effettuata una prova sperimentale presso il poligono di Alghero da personale della 14^a Divisione in collaborazione con la personale della 7^a Divisione (Gladio). Le prove - si legge nell'appunto per il Direttore del Servizio datato 27.06.89 e redatto dalla 14^a Divisione - “sono state effettuate su bombole a pressione d'esercizio, a temperatura ambiente ed in luogo aperto, e la loro esplosione é stata, necessariamente, innescata con una carica esplosiva di modesta entità per simulare una frattura

dell'involucro dovuta ad altre cause non conosciute. Le bombe sono esplose, aprendosi quelle d'acciaio e rompendosi in tre pezzi quella d'alluminio. Non si é avuta proiezione di schegge, ma sia gli involucri che le rubinetterie sono stati proiettati a parecchi metri di distanza.” Il documento conclude ritenendo indispensabile, al fine di avere ulteriori elementi valutativi, l'effettuazione di una prova a temperatura estremamente bassa (-50°) da effettuare da ditta di fiducia specializzata nel trattamento di gas. Inoltre viene ravvisata anche l'opportunità di effettuare un'ulteriore prova in carlinga per valutare gli effetti dell'esplosione di una bombola.

In calce al documento si leggono due annotazioni. La prima di pugno di Fiorito De Falco “Il momento è delicato: meglio rimandare ed in ogni caso, sconsiglio vivamente il ricorso a ditta, anche se di fiducia”. La seconda di pugno dell'ammiraglio Martini: “Per adesso non se ne fa niente - 3/7/89 - Ci attiveremo se richiesti”. Più che da una inopportunità dell'iniziativa, sembra che l'iniziativa non sia stata portata avanti dalla poca plausibilità dell'ipotesi stessa. In effetti il fatto che l'esplosione non abbia provocato schegge (cioè l'assenza dell'“effetto brisante”) già fornisce una prova, seppur modesta, della scarsa attendibilità della prova stessa. Ovviamente per contrastare le ipotesi che affioravano dall'inchiesta giudiziaria, che erano riconducibili all'ipotesi dell'impatto con il missile, non poteva suggerirsi un'ipotesi che sarebbe caduta ai primi accertamenti tecnici.

Dall'agenda sequestrata a Fiorito De Falco si rilevano più riferimenti all'ipotesi che indica come avanzata da Pinto. Anche se Fiorito De Falco non era molto convinto dall'ipotesi, si attiva e contatta il Capo del SIOS/A, generale Giordo, al quale chiede la possibilità di reperire una carcassa di DC9 per effettuare la prova di scoppio. Fiorito De Falco sulla vicenda riferisce soltanto pochi dettagli. Solo a seguito della contestazione delle proprie annotazioni in agenda, conferma la vicenda, ma tenendo a precisare che non era convinto dell'ipotesi avanzata. Ricordava anche un appunto per il Direttore del Servizio redatto da De Francesco in cui si ravvisava l'opportunità di fare una prova con una carcassa di DC9 (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 20.12.96).

Va rilevato che l'ammiraglio Martini nella sua qualità di Direttore del S.I.S.MI aveva negato che il Servizio avesse condotto accertamenti sulla vicenda. Infatti alla domanda di un commissario della Stragi che gli chiedeva se fossero stati condotti esami analitici e valutativi sulla vicenda di Ustica, l'ammiraglio ha risposto negativamente, affermando che vi era in corso un certo numero di inchieste sulla vicenda e pertanto non avrebbe avuto senso l'inserimento di una attivazione ulteriore del S.I.S.MI (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi 20.06.90).

Sulla vicenda in particolare l'ammiraglio ha affermato di non ricordare alcunchè. Soltanto a seguito delle contestazioni delle annotazioni in agenda del generale Fiorito De Falco, nel 1989 Capo del 3° Reparto, ha dichiarato di ricordare che costui gli aveva riferito che era notorio che le bombole da sub venissero trasportate negli aerei di linea, anche piene, e ciò in contrasto con le norme di aeronavigazione. Ha ricordato anche che Fiorito De Falco aveva aggiunto che a suo parere questa non poteva essere considerata una delle cause del disastro. Preso atto che sempre nell'agenda di Fiorito De Falco si rileva che l'ipotesi della bombola sub era stata formulata dal colonnello Pinto, ha dichiarato di non ricordare la circostanza, ma di non poterla escludere, in quanto Pinto proveniva dall'Aeronautica. Nulla riferiva sulla richiesta a De Francesco di effettuare delle prove di scoppio su una carcassa di aereo, osservando però di non poter escludere la circostanza (v. esame Martini Fulvio, GI 29.11.96).

Il colonnello Pinto, nel 1989 in servizio presso la stazione del S.I.S.MI in Marocco, chiamato al Servizio dallo stesso Martini, già suo superiore diretto presso il Segretariato Generale della Difesa, ha confermato la circostanza. Questi ha ricordato che in occasione di un rientro da Rabat, l'ammiraglio Martini gli aveva chiesto cosa ne pensasse della vicenda di Ustica. Pinto, premettendo di escludere una responsabilità dell'AM, rispose che era suo convincimento che la causa del disastro andasse ricercata non nell'esplosione interna o esterna, ma in altre cause. E così formulò l'ipotesi della esplosione causata dalle bombole da sub, in quanto aveva raccolto diverse voci secondo cui era usuale nei viaggi verso la Sicilia trasportare bombole da sub cariche. Pinto, soltanto dopo aver preso atto che era emersa la spedizione all'ammiraglio Martini da Rabat di un plico chiuso concernente la vicenda di Ustica, ammette di aver preparato, di propria iniziativa, una relazione tecnica personale, facendo una comparazione tra le varie ipotesi (v. esame Pinto Enrico, DCPD 02.12.96). Relazione, comunque, che non è stata rinvenuta tra gli atti trasmessi dal Servizio.

La circostanza ha trovato ulteriore conferma anche nella deposizione di De Francesco. Questi nella sua funzione di Direttore della 14ª Divisione Tecnico-Scientifica ha ricordato che l'idea concernente l'ipotesi di una bombola da sub era stata formulata dal colonnello Pinto che ne aveva parlato all'ammiraglio Martini. Quest'ultimo autorizzò un esperimento. De Francesco dopo aver affermato che della prova di scoppio effettuata ad Alghero in collaborazione con la 7ª Divisione, ne era al corrente anche il generale Fiorito De Falco, ha osservato “che non risultò sufficiente a farci capire se poteva essere stata o meno lo scoppio di una bombola da sub a fare precipitare l'aereo. In poche parole non si determinò il cosiddetto “effetto

brisante” cioè non si verificò la frammentazione minuta in piccole schegge della bombola”. (v. esame Di Francesco Mario, DCPD 10.06.97).

Deve rilevarsi che di tale esperimento nessun riferimento i responsabili del Servizio hanno mai fatto sia nel corso di dichiarazioni rese che in atti ufficiali. La prova ha avuto, pertanto, solo una circuitazione interna. L'unico che di essa venne informato, all'esterno del Servizio, fu il senatore Bosco, Vice Presidente della Commissione Stragi, con missiva riservata del 21 giugno 89. Nessun cenno invece alla prova che effettivamente verrà svolta alcuni giorni dopo la missiva inviata al senatore.

Fiorito De Falco, nella sua qualità di Direttore della 3^a Divisione venne incaricato dall'ammiraglio Martini di analizzare la perizia giudiziaria sulla vicenda di Ustica depositata dal collegio Blasi; la perizia cioè che aveva concluso per l'ipotesi dell'abbattimento ad opera di un missile. In un biglietto allegato alla copia della perizia, l'ammiraglio Martini aveva scritto: “generale Fiorito secondo te convince?”. L'ufficiale redige sulla perizia un appunto in cui, dopo aver espresso alcune valutazioni, conclude considerando che non é da escludere la esplosione interna, in quanto “una piccola quantità di esplosivo di cui sono state reperite le tracce, collocata sotto il pavimento del velivolo spiegherebbe in modo altrettanto convincente l'ipotesi dell'esplosione interna”. Non manca di collegare l'evento alla strage di Bologna, e conclude che il risultato al quale é pervenuto il collegio peritale “non convince”.

Deve ricordarsi da ultimo che di questo elaborato interno giungerà copia finanche al generale Nardini, che in quell'anno svolgeva l'incarico di Consigliere militare del Capo dello Stato, Cossiga.

Dagli atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, relativi al 1989, si rileva che l'ammiraglio Martini ebbe un colloquio con El Bishari, Capo del Servizio libico, a settembre del 1989, nel corso del quale venne fatto riferimento anche alla vicenda di Ustica. In particolare da un messaggio del Direttore del S.I.S.MI trasmesso a El Bishari il 30.09.89 si rileva la richiesta di chiarimenti in relazione al volo VIP libico da Tripoli, classificato in Italia come “Zombi 56”. In risposta alla richiesta di Martini si legge in un messaggio della 2^a Divisione del 15 ottobre successivo che le Autorità libiche avevano nominato una commissione d'inchiesta il cui compito era quello di concorrere con la magistratura italiana nella ricerca delle cause del disastro.

Com'è noto, la commissione giunse in Italia, ampiamente pubblicizzata dalla stampa libica, ma nulla apportò di utile all'inchiesta. Anzi

la commissione richiese elementi a conforto della ipotesi che l'evento si fosse verificato a causa del tentativo di eliminare il leader libico.

18. Le dichiarazioni di Francesco Pazienza.

Non poteva mancare in quest'inchiesta la testimonianza di chi - anche se con ruoli mai del tutto esattamente chiariti - frequentava proprio in quell'80 la Direzione del S.I.S.MI, a Palazzo Baracchini, il noto Francesco Pazienza. I rapporti tra Pazienza ed i vertici del Servizio - in particolare con Santovito e Musumeci - sono stati ricostruiti in altri carteggi giudiziari e in particolare nel cosiddetto processo "Super S.I.S.MI".

Pazienza, sentito dall'Ufficio, nulla di utile riferisce sulla vicenda di cui é processo. Egli afferma di aver presentato a gennaio del 1981 Santovito al Direttore dello SDECE, De Marenches, e che a seguito di quest'incontro venne autorizzata l'apertura di un Centro del S.I.S.MI a Parigi, sotto copertura, alla quale venne inviato il colonnello Orazio Di Napoli. Fino a quel momento - a dire di Pazienza - non vi erano stati rapporti diretti tra i due Capi-Servizio. La causa dell'inesistenza di questi rapporti andava ricercata nella non comune visione del "problema Libia". Sempre a dire di Pazienza i due direttori conversarono da soli per circa un'ora e mezza. Egli ha dichiarato di non conoscere il tema del colloquio e pertanto di non essere in grado di riferire se in quell'occasione venne affrontato anche il tema della caduta dell'aereo di Ustica e quello del MiG libico di Castelsilano.

Ancora in relazione al problema Libia riferisce di un accordo segreto appreso direttamente dal Capo dell'OLP, Arafat. Questi gli spiegò che era stato stipulato un accordo segreto tra il miliardario americano Hammer, presidente della "Occidental Oil Company", collegata al Cremlino, e la Libia. L'accordo prevedeva che se i libici fossero riusciti a conquistare la fascia di Tizi Auzou - su cui vi era un contenzioso risalente all'epoca del colonialismo, risolto nel '36 da un accordo Mussolini-Laval, per effetto del quale quella banda veniva considerata come facente parte della Libia. Secondo diritto internazionale perciò essa sarebbe stata di pertinenza della Jamahirija, quale Stato successore dell'Italia; ma l'Aja deciderà nel '93 in modo difforme - a discapito del Ciad, i diritti di sfruttamento soprattutto dei giacimenti di uranio in quel territorio, che erano considerati dalla Francia strategici, sarebbero passati alla Occidental Oil Company e quindi in un'area di influenza americana.

Pazienza ha ricordato - senza riuscire a specificare se prima o dopo il viaggio di Santovito a Parigi - di aver visto uscire dalla stanza del Direttore

del S.I.S.MI, l'ingegner Romiti e di aver quindi collegato quell'incontro alle notizie amplificate dalla stampa sull'interessamento della FIAT alla riconsegna dei resti del velivolo libico alla Libia – ma se questo fatto si colloca dopo la missione a Parigi, a quel tempo la questione era già risolta.

Egli osserva che non seguì la vicenda di Ustica nè quella del MiG libico, perché “la cosa non mi interessava”. Aggiunge: “Per quanto riguarda Ustica non ci fu nessun commento, perché all'epoca era dato per pacifico che fosse un incidente aereo di tipo tradizionale . Quindi non ci fu un commento. Per quanto riguarda il MiG invece il commento che io ho sentito al di dentro da parte di Notarnicola, é che semplicemente fosse un pilota che voleva ad un certo momento sottrarsi alla Libia e che era scappato e non aveva fatto in tempo ad atterrare dove voleva atterrare, e che quindi si era sfracellato contro le montagne della Sila” (v. interrogatorio Pazienza Francesco, GI 11.04.94).

Riferisce ancora sui rapporti del Servizio con la Libia, collegando tra loro la scomparsa dell'Imam sciita Mousa Sadr, il disastro di Ustica e la caduta del MiG libico. Egli tiene ad aggiungere che secondo il giudice Sica la concatenazione tra Ustica e MiG é nell'invio di un messaggio non recepito, Ustica, e Bologna, “secondo messaggio” recepito. Aggiunge che secondo Sica dietro di tutto vi é la sparizione-rapimento dell'Imam. Questi - sempre a detta di Pazienza - secondo Sica fu fatto sparire in Italia per fare un piacere a Gheddafi (v. interrogatorio Pazienza Francesco, GI 15.04.94). Invero é stato accertato che l'Imam Mousa Sadr non é mai entrato in Italia. Sul punto si richiama il decreto di archiviazione del relativo procedimento penale, acquisito in copia agli atti. E' pur vero, comunque, che il S.I.S.MI fornì al regime libico utili informazioni per la riapertura del processo, che poi, comunque, questo Ufficio Istruzione concluse con una nuova archiviazione.

Sempre in relazione alla Francia va rilevato che nell'85 la 2ª Divisione acquisì informazioni che confermavano la responsabilità degli uomini del Controspionaggio francese SDECE, nell'attentato alla emittente di “Radio Corse International”, che aveva i ripetitori su Monte Capanna nell'isola d'Elba (v. cartella 22 dello Stato Maggiore S.I.S.MI).

19. Conclusioni.

Come in tutte le inchieste per stragi - quelle stragi che hanno connotato la breve vita della Repubblica, ma che ben potrebbero essere la

continuazione di quelle derivanti dalla guerra civile europea che ha segnato il secolo che volge al termine, in particolare negli anni quaranta e nelle penisole europee sul Mediterraneo. Guerra di violenza asprissima come quelle di scontro di culture, sulle linee, per continuare con terminologia huntingtoniana, di faglia tra di esse. Specie in un Paese come l'Italia, ove, come s'è detto, ne corrono più d'una. Non solo di scontro tra classi, ma tra l'Occidente e l'Oriente, al tempo, e il Sud, al giorno d'oggi; e con l'intervento pesante di antiche potenze come di homines novi e recenti jamahirije. Violenze acerrime che sono generate, nel nostro Paese più che altrove, come di recente ha affermato uno che di tutto può essere accusato, meno che non si intenda, il ben noto Carlos (già sospettato di essere a bordo del MiG di Castelsilano) da forze che solo ciechi possono dire oscure – anche in questo processo, l'apporto dei Servizi, per lunghi anni, ed in particolare al tempo della gestione di Santovito è apparso nullo, quando non è stato negativo, giacchè ci si è adoprati più per occultare che per svelare; si è conosciuta la reale evoluzione dei fatti – e con ogni probabilità sin dal loro inizio, anzi dalla loro programmazione e si è data una o più mani perchè gli accertamenti prendessero una piega piuttosto che l'altra; si è ben saputo che le cadute nel mar Tirreno e nella Sila fossero collegate; si è temuto che gli eventi avessero lasciato tracce nelle registrazioni radaristiche, e quindi si è posto in essere quel più che zelante attivismo di fine luglio; s'è immediatamente diffusa quella cappa di omertà che a tutt'oggi tiene. Che ha raggiunto per lunga tratta di tempo e su circostanze essenziali il suo scopo, che cioè non si accertassero le reali modalità dei fatti.

Il Servizio di certo conosceva le voci intorno alle tracce registrate su Ponza, diffuse agli alti livelli, ovvero presso Ministri; sapeva quali fossero questi Ministri e come commentassero o reagissero; come in particolare Lagorio, Formica, Rognoni, Colombo, Bisaglia e fors'anche il Presidente dell'allora Consiglio cioè Cossiga. E se conosceva le voci, ne avrà conosciuto anche le fonti e gli sviluppi. Il Servizio conosceva il progetto Notarnicola-Tascio sul MiG23, carcassa e cadavere – è sufficiente ricordare come Santovito in persona ne segua persino le caratteristiche razziali. Progetto che non poteva muovere dall'ignoranza della realtà – ovvero che quel caccia era caduto diversi giorni prima della scoperta ufficiale. Progetto così ben studiato e tenuto, che se ne conserva il segreto da quasi vent'anni. Progetto elaborato nel cuore del Servizio, cioè nella 1^a Divisione, che nonostante al tempo presentasse laceranti spaccature, sulle cose serie ha avuto una tenuta stagna senza alcuna perdita.

1^a Divisione che attraverso suoi funzionari direttamente e per il tramite dei Centri dipendenti è venuta a conoscenza dei particolari di

Calabria e della reale data di caduta del velivolo come di tutte le vicende a monte – dei buchi della difesa radar, dei corridoi dalla Libia alla Jugoslavia, dei movimenti dell'Aeronautica militare libica e dei servizi che ad essa venivano prestati nel nostro come in altri Paesi europei. 1^a Divisione che però efficacemente si muove per distruggere le carte veronesi e alla quale “fortunatamente” muoiono le fonti principali.

In effetti il Servizio di quegli anni s'è condotto per verificare se le posizioni assunte dagli Stati Maggiori tenessero, tenesse cioè la ipotesi del cedimento strutturale, la più anodina per le istituzioni; che non ne emergessero altre con responsabilità di omesse prevenzioni o per passive cognizioni; o che si squarciasse il velo su quella più grave di tutte, di compartecipazioni sui fronti delle diverse fazioni, atlantica o filo-araba e pro-libica.

E così, principalmente per impedire che le informazioni su eventuali connessioni tra DC9 e MiG venissero diramate, ma restassero nel circuito interno della 1^a Divisione e dell'ufficio del Direttore del Servizio, furono distrutte le preziose carte di Verona, tra le altre quelle sulla caduta del velivolo libico a giugno e sul secondo velivolo che avrebbe viaggiato nascosto sotto quello civile. E che la vicenda nascondesse cognizioni di cui il S.I.S.MI era sicuramente in possesso ai tempi dei fatti è provato, tra l'altro, dalla controversia nata tra l'ammiraglio Martini e l'allora Sottosegretario con delega ai Servizi, on.le Mazzola. Costui aveva infatti negato di essere stato messo al corrente dal Servizio di Santovito dell'andamento delle indagini e sulle ipotesi sul disastro. Al contrario non solo Mazzola era stato informato a dicembre dell'80 con appunto in cui si riferiva che il SIOS/A supponeva come causa più probabile il cedimento strutturale, ma nella sua cassaforte, a Palazzo Chigi, aperta dopo ch  egli aveva lasciato l'incarico, sono stati rinvenuti, oltre che detto appunto, anche altri documenti concernenti sempre il DC9 e sempre originati dal S.I.S.MI in data anteriore al dicembre dell'80. Ovviamente, conseguenti a queste grandi linee del Servizio nel suo complesso, i comportamenti di chiusura, quando non di sviamento, dei funzionari, in particolare quelli della 1^a Divisione.

* * * * *

Capitolo XV

Il S.I.S.DE.

1. Premessa.

E' bene ripercorrere l'attività del S.I.S.DE nella ricerca delle cause che provocarono il disastro, avendo presente in primo luogo la valutazione

fornita dal Presidente della Commissione Stragi Gualtieri nella relazione del 90: “La “povertà” dell'informazione S.I.S.DE in merito alle possibili cause terroristiche della perdita dell'aereo é stupefacente. La “memoria” scritta é pressoché inesistente. Agli atti, soprattutto nei primissimi mesi delle indagini, non c'è praticamente niente. La “memoria” non scritta di chi dirigeva allora il Servizio, il generale Grassini, si é rilevata alla Commissione ancora più debole”. Giudizio che anche a distanza di nove anni dalla data in cui venne formulato, e con una cognizione più estesa e profonda degli atti, deve condividersi.

2. I documenti sino al 95.

Si é già fatto cenno, nella parte relativa al personaggio, alle attività svolte dal S.I.S.DE sulla richiesta di Affatigato di contatti con gli Americani e sulla pressoché totale assenza di accertamenti sui nominativi contenuti nell'agenda dell'estremista di destra sequestratagli dalla polizia monegasca all'atto del fermo.

Gli atti relativi all'evento risultano trasmessi in due distinte mandate. La prima in esecuzione dell'ordine di esibizione datato 11 novembre 89. E qui le prime anomalie che é bene immediatamente rilevare. Con missiva del Capo di Gabinetto del Ministero dell'Interno datata 6 dicembre 89 venivano trasmessi a quest'Ufficio soltanto 13 documenti relativi al DC9 Itavia e 21 relativi al MiG libico. Dei tredici atti relativi al DC9 Itavia soltanto i primi due risultavano datati 28 e 29 giugno 80. Il primo concerneva la missiva del Comando Carabinieri dell'Aeronautica Militare a firma del capitano D'Ovidio, documento di cui s'è già fatto cenno nella parte relativa al S.I.S.MI e alla quale pertanto si rimanda; il secondo, invece, una comunicazione telefonica della sala operativa del Comando Generale dei Carabinieri, con il testo del messaggio concernente la presenza a bordo di Affatigato ricevuto dal Corriere della Sera. Da questi due documenti si passa incredibilmente a documenti che portano la data del 1986, con un vuoto cioè di sei anni. Nessuna indagine, accertamento, verifica risulta compiuta dal Servizio sul conto di Affatigato e sui motivi della telefonata. Eppure come s'è visto il S.I.S.DE aveva mantenuto e fors'ancora manteneva contatti con lo stesso Affatigato, anche se per interposta persona. Della seconda trasmissione si farà riferimento più oltre.

Il prefetto Malpica, Direttore del S.I.S.DE, sentito in audizione dalla Commissione Stragi confermava la scarsità di informazioni sull'evento agli

atti del S.I.S.DE. Vale la pena citare testualmente la sua dichiarazione: “Sotto il profilo documentale purtroppo sarò molto deludente, perché abbiamo tredici atti che riguardano in qualche modo questo episodio”. Aggiungerà, dopo aver premesso che il S.I.S.DE non poteva considerarsi “decollato”, tenuto conto della sua “giovannissima età” - era stato creato nella primavera del 78 - che “tuttavia furono attivati i centri che allora esistevano, perché a loro volta sondassero tutte le fonti per sapere cosa era successo. Da tutto questo non é venuto fuori nulla” (v. audizione Malpica Riccardo, Commissione Stragi, 27.06.90).

Sulla base di questa insoddisfacente dichiarazione si rendeva opportuno raccogliere la testimonianza del prefetto Malpica che riferiva di ritenere che l'impulso dell'attivazione del Servizio dovesse essere individuato nella notizia sulla presenza di Affatigato a bordo dell'aereo. Aggiungeva che al Servizio “più o meno contestualmente” erano giunte altre due notizie: la prima relativa alla presenza a bordo di un magistrato incaricato di indagini sulla criminalità organizzata in Sicilia; la seconda relativa alla presenza al momento del decollo dell'aereo da Bologna di una persona che avrebbe tentato di affidare un pacco a uno dei passeggeri. Entrambe le informazioni - specificava il prefetto Malpica - si rivelarono di nessun interesse. In particolare su quella relativa alla persona che avrebbe consegnato un pacco, affermava che le indagini esperite dalla Digos non avevano raggiunto “risultati apprezzabili” e che comunque l'ipotesi gli appariva inverosimile in quanto il velivolo aveva un ritardo di due ore. Infine faceva riferimento ad altra notizia pervenuta da un informatore di Trento, tale Denes Roberto, che dopo un primo contatto si era reso irreperibile (v. esame Malpica Riccardo, GI 28.06.90).

Queste le scarse informazioni fornite dal prefetto che vanno ad aggiungersi alle altrettanto scarse informazioni documentali pervenute fino a quella data. Di conseguenza gli veniva richiesto se risultassero agli atti del Servizio ulteriori documenti sull'evento. Malpica dichiarava che vi erano indubbiamente altri atti, ma ritenuti interni e interlocutori. Di cui immediatamente si richiedeva l'esibizione (v. esame Malpica Riccardo, GI 03.10.90). Per effetto di tale provvedimento il prefetto trasmetteva ulteriore documentazione, cioè quella “avente valenza interna o interlocutoria attestante, comunque, il costante interesse del Servizio all'esito delle indagini tecniche e giudiziarie per ogni possibile iniziativa di collaborazione nell'ambito delle attività istituzionali”. In questa trasmissione vi erano i 21 atti già trasmessi precedentemente, e in più altri 23 documenti numerati progressivamente da 22 a 43, quelli a valenza interna o interlocutoria, come secondo il teste.

Da questi documenti si poteva rilevare che il S.I.S.DE aveva acquisito sin dal 4 luglio 80 il rapporto della Digos di Bologna relativo all'incidente di volo. Da questo documento, tuttavia, si passava ad altro datato 26 novembre 81, cioè esattamente di sedici mesi dopo. Se ne deve argomentare che in tutto questo tempo nessuna attività é stata svolta dal S.I.S.DE. Questo documento è originato dal Centro S.I.S.DE 2 di Roma e concerne un punto di situazione sull'inchiesta giudiziaria in corso. Vi si riferisce della perizia effettuata da alcuni esperti inglesi, i quali, da una parte sostenevano che l'aereo era stato devastato da una esplosione interna o esterna (una carica esplosiva o missile), dall'altra escludevano l'ipotesi di cedimento strutturale e collisione con altro velivolo. Nel documento viene peraltro rilevato l'orientamento della commissione ministeriale d'indagine a recuperare il relitto, e che "l'AG non ha acquisito sinora elementi per poter stabilire una connessione casuale - rectius: causale - tra il fatto di Ustica con un attentato dinamitardo di carattere politico".

Il giorno successivo, 27 novembre 81, in una missiva della Direzione trasmessa al Direttore del Raggruppamento Centri di Roma si legge che, non essendo state sino a quel momento accertate le cause del disastro, anche se non era stata esclusa, nel corso delle successive indagini, la natura dolosa di esso, "il Sig. Direttore ha impartito disposizioni perché la S.V. voglia con urgenza prendere contatti con il dr. Santacroce per l'acquisizione di tutti quei dati informativi di specifico interesse ai fini di apportare un contributo alle indagini in corso". A questa direttiva ne seguirà un'ulteriore in data 9 marzo 82 estesa anche al Centro S.I.S.DE 2 di Roma ed al Centro S.I.S.DE di Bologna. Quest'ultimo organo, con missiva del 19.04.82 trasmetteva una brevissima sintesi sulle attività di sequestro poste in essere dall'AG all'aeroporto di Bologna. Il Centro S.I.S.DE 2 di Roma, invece, trasmetteva un appunto datato 26 aprile 82, in cui riferiva che "da cauti e riservati accertamenti svolti negli ambienti della Capitale" si era appreso che la commissione d'inchiesta aveva stabilito che il DC9 Itavia era precipitato in mare a seguito ad una esplosione senza precisare, però, se la stessa si fosse verificata all'interno o all'esterno dell'aeromobile; che il Magistrato inquirente stimava più verosimile l'ipotesi che l'esplosione fosse avvenuta all'interno del velivolo disponendo all'uopo altre perizie riguardanti le eventuali bruciature della tappezzeria dell'aereo, "sempreché si riuscirà a recuperare l'aereo".

Come si é già visto per il S.I.S.MI, anche per il S.I.S.DE la limitata attività informativa posta in essere é diretta soprattutto a conoscere e seguire lo sviluppo dell'inchiesta senza apportare alcunchè di iniziativa e di utile alle indagini.

A questo documento segue nell'ordine degli atti trasmessi un appunto datato 28 luglio 82 concernente la trasmissione televisiva della BBC sul caso Ustica. E da questa data un ulteriore vuoto informativo fino al 29 gennaio 86. Data, questa, in cui venivano richieste al Raggruppamento Centri, da parte della Direzione Centrale, notizie concernenti l'esito delle perizie e delle indagini sulla vicenda. La richiesta di notizie veniva giustificata dalle ipotesi relative al coinvolgimento di un aereo libico e all'ipotesi del missile della NATO o italiano lanciato per errore, che circolavano sulla stampa. Il Raggruppamento Centri, a sua volta, girava la richiesta al Centro S.I.S.DE 2 di Roma, sollecitando la risposta più volte. Nessun riscontro, tra gli atti trasmessi, della risposta alla richiesta. Tuttavia, alla data del 9 agosto 86, si rileva un appunto riepilogativo sulla vicenda, in cui si conclude affermando che l'AG “non ha concluso l'istruttoria e non si é pertanto in grado di avallare ipotesi attendibili circa l'effettiva e reale natura dell'incidente”. A questi appunti ne seguiranno altri, per lo più di risposta a richieste o stilati sulla base di notizie stampa.

Questa é pertanto l'ulteriore documentazione trasmessa dal direttore Malpica in “ottemperanza” alla richiesta di quest'Ufficio. Con la medesima missiva il prefetto inviava sette documenti concernenti Affatigato, precisando altresì in relazione a quanto precedentemente affermato sulla vicenda Tricomi, che l'attività del S.I.S.DE si era limitata a compendi informativi relativi al periodo 88-89 (v. missiva S.I.S.DE, datata 04.10.90).

Deludente quindi sotto tutti i punti di vista l'attività informativa del S.I.S.DE.

3. La nota Maroni.

A gennaio 95 il Ministro dell'Interno, Roberto Maroni, trasmetteva una relazione del S.I.S.DE datata 16.01.95, allegando un elenco della documentazione sull'evento Ustica, agli atti del Servizio. Nella relazione dopo aver individuato le varie ipotesi di indagini (Affatigato, presunte rivelazioni di Denes, l'ipotesi Tricomi, le notizie di Sinigaglia) vengono formulate alcune valutazioni che é bene riportare integralmente:

“il riesame accurato ed approfondito della documentazione inerente al disastro di Ustica consente di formulare le seguenti valutazioni:

- la sequenza dei numeri d'ordine (alla voce “eventuale nr. atto”) appare discontinua in quanto:

- molti fogli sono stati raggruppati, per unicità di trattazione, in sotto-cartelline;
- diversi articoli di stampa, originariamente inseriti nei fascicoli “ordinari” e in essi numerati, sono stati successivamente estrapolati e sistemati nei tre volumi di “raccolta stampa”, indicati come sotto-fascicoli 1 bis, 1 bis/1 ed 1 bis/2;
- la numerazione degli atti nel fascicolo B.1/4-8, comprendente anche i suddetti articoli stampa, giunge sino al foglio nr.241, datato 20.09.90, poi, in ragione di un diverso sistema di gestione d'archivio, si interrompe;
- si rileva la mancanza di atti contraddistinti dai numeri d'ordine 204, 205, 211, 236 e 240. Si ritiene che questi cinque atti siano, in realtà, presenti nel fascicolo, ma che non siano stati numerati; tale valutazione deriva dal fatto che sono stati rinvenuti molti fogli senza numero d'ordine, inseribili per datazione prima dell'atto 241. Pertanto, la lacuna è da attribuire a mero errore o dimenticanza e non all'effettiva assenza di documenti dal fascicolo;
- non si riscontrano, oltre a quanto espresso sulla numerazione, irregolarità formali nella documentazione. E', però, opportuno rilevare che, nel primo volume, è inserita, con numero d'ordine 23, la copia di un atto, datato 28.07.82, il cui originale risulta protocollato in altro fascicolo. Al riguardo, si rinvencono due promemoria, rispettivamente datati 28.09.90 e 01.10.90, che sono stati inseriti nel volume in argomento per omogeneità di trattazione, dai quali risulta che l'originale del foglio non è stato rintracciato nel fascicolo di appartenenza;
- la trattazione appare essere stata svolta secondo le normali prassi procedurali del Servizio e non si rilevano omissioni o comportamenti atti ad ingenerare dubbi o sospetti.

Va, al riguardo, tenuto presente che l'interessamento del servizio alla vicenda fu dovuto, all'epoca del disastro, solamente alla circostanza della telefonata a nome dei “NAR” (“Nuclei Armati Rivoluzionari”) che indicava tra i passeggeri dell'a/m “il camerata Marco Affatigato”, ipotesi rivelatasi, pressochè immediatamente, falsa. Nessuna autonoma attività informativa, stante l'assenza di ogni suggerimento di possibili implicazioni a carattere terroristico, venne quindi intrapresa dal S.I.S.DE, tanto è vero che, nel gennaio 81, ad una specifica richiesta di informazioni pervenuta ad un consulente pro-tempore del servizio da parte del sig. Brian Jenkins, della Rand Corporation, sulle possibili cause del disastro, veniva risposto che “le circostanze relative alla tragedia del DC9... sono tuttora al vaglio della competente AG e pertanto coperte dal segreto istruttorio” e che “nulla risulta agli atti del Servizio in ordine alle circostanze e alle cause dell'incidente in esame”. Nel medesimo atto, sottoponendo all'allora

Direttore del S.I.S.DE la bozza di risposta, si rammenta che, per specifica disposizione verbale dello stesso Direttore, la vicenda era stata seguita “esclusivamente attraverso la stampa”. Solo nel novembre 81, a seguito dei primi esami peritali che indicavano in una esplosione (senza poter stabilire se interna od esterna) la causa della perdita del DC9, il Servizio attivava le proprie strutture periferiche, dando anche disposizione ai funzionari preposti di prendere contatti con l'AG procedente “al fine di apportare un contributo alle indagini in corso”. Anche dopo tale data, comunque, l'atteggiamento del Servizio è improntato a trasparenza e collaborazione, sia nel fornire ai magistrati competenti la documentazione comunque afferente il quadro investigativo delineato, sia nel trasmettere alle Commissioni Parlamentari richiedenti atti, elaborati e valutazioni ritenuti utili per la comprensione dell'attività svolta dal S.I.S.DE nella vicenda.

Tutta la documentazione relativa all'incidente di Ustica è stata visionata, nel tempo, dalla magistratura inquirente la quale ha, altresì ritenuto di acquisire copia di numerosi atti valutati di interesse istruttorio. Nell'elenco dettagliato del carteggio è stato indicato, in margine, il provvedimento di acquisizione di ciascun atto, usando delle sigle per la cui legenda si rinvia alla seconda pagina dell'appendice. Il tutto disponibile per l'eventuale inoltro all'AG”.

Dall'elenco trasmesso e dalle valutazioni espresse dal Servizio é stato così possibile accertare che il prefetto Malpica nella seconda trasmissione di documenti aveva ommesso di trasmetterne alcuni.

Parte di questi documenti concernono la richiesta del consulente Jenkins. Tale richiesta appare di rilievo per due ordini di motivi. In primo luogo perchè non si comprende l'interesse degli Americani alla vicenda. Il secondo, se è vero che l'interesse del consulente nacque dalle dichiarazioni del Ministro Formica alla Camera che riferivano dell'ipotesi del missile, si deve purtroppo constatare che la stessa notizia - lo si ripete ancora una volta - non sortisce nessun effetto sia negli organi investigativi che in quelli di intelligence. Cioè paradossalmente succede che una notizia fornita in sede parlamentare da un Ministro della Repubblica trovi un seguito oltreoceano, mentre in Italia non suscita il pur minimo interesse nelle istituzioni deputate. Salvo, ovviamente, la solerte missiva dello SMA inviata allo SMD ed al Pubblico Ministero, con la quale si allontanavano eventuali responsabilità della Forza Armata nazionale e delle forze NATO nell'evento.

La vicenda sarà ripresa dal Direttore del S.I.S.DE, prefetto Stelo, nel corso dell'audizione in Commissione Stragi nel novembre scorso. Nella circostanza il prefetto, nel riepilogare le attività poste in essere dal Servizio sulla vicenda - a dire il vero poche se non nessuna - dichiara che “il

S.I.S.DE allora aveva un consulente che si chiamava Jenkins, che era della “Rand Corporation” della California (di Santa Monica mi pare), che era in contatto con un altro nostro consulente, Ferracuti. Il Ministro Formica ebbe a dire che la causa di tutto poteva essere stata un missile. Su questo, se ben ricordo, Jenkins scrisse a Ferracuti chiedendo se era vero o no e come stavano le cose. Il dirigente della Divisione di allora, Crotti, ora in pensione, ebbe a predisporre un appunto al Direttore di allora, Grassini, nel quale si diceva: Io risponderai a Ferracuti e quindi a Jenkins in questo modo: ci sono varie ipotesi, sono all'esame della magistratura, non abbiamo elementi su queste ipotesi, e c'è una frase che dice “su direttive verbali date dal direttore, il S.I.S.DE si é occupato della vicenda Ustica ed anche del MiG libico, esclusivamente attraverso la rassegna stampa” (v. audizione Commissione Stragi, Stelo Vittorio, 25.11.98).

Il generale Grassini, Direttore del S.I.S.DE fino a luglio del 1981, sentito dalla Commissione Stragi nulla riferisce sulla richiesta di Jenkins a Ferracuti. Tuttavia dopo aver premesso di basarsi solo sulla propria memoria e di non aver conservato atti, riferisce alla Commissione di aver preso in esame la questione del missile, ma di non essersene più occupato a seguito della incriminazione da parte del magistrato del presidente dell'Itavia. Precisava comunque che, pur essendo l'ipotesi del missile di specifica competenza del Servizio militare, aveva tuttavia dato incarico alla 1^a Divisione del Servizio di seguire la situazione attraverso la stampa (v. Grassini, alla Commissione Stragi 21.11.89).

La documentazione relativa alla richiesta del consulente americano, la cui trasmissione era stata omessa dal prefetto Malpica, giunge soltanto negli ultimi tempi dell'istruzione a quest'Ufficio. E' stato così possibile rilevare che il citato Brian Jenkins, Program Director Security and Subnational Conflict della Rand Corporation di Santa Monica, aveva inviato al professor Franco Ferracuti, consulente del S.I.S.DE, un flash dell'agenzia United Press International del giorno 17.12.80 - concernente l'intervento del Ministro dei Trasporti Formica alla Camera in cui aveva riferito, in relazione alla vicenda del DC9 Itavia, che l'ipotesi del missile era più forte delle altre - allegandolo ad una missiva datata 29.12.80 che merita di essere integralmente riportata nella traduzione a cura del Servizio: “Caro Franco, c'è qualcosa su questo argomento? alcune nostre ipotesi ci portano a ritenere che:

1. Possa essere stato un missile e che chi lo ha lanciato abbia evitato di rivendicare l'attentato, oppure l'abbia comunicato in tutta segretezza al Governo italiano;
2. Ci sia stata effettivamente una esplosione a bordo dell'aereo, in tal caso sarebbe opportuno verificare la lista dei passeggeri onde accertare

l'esistenza, tra di essi, di preminenti esponenti politici, qualche teste importante in procinto di testimoniare in qualche processo, oppure qualche suocera per la quale era stata stipulata una alta assicurazione sulla vita;

3. la storia del missile é stata “lanciata” dal Ministro dei Trasporti per sviare eventuali problemi legati alla manutenzione dell'aereo che comporterebbero richieste di indennizzo.

Ti manderemo altro materiale su altri problemi che abbiamo discusso. Nel frattempo, i miei migliori auguri a tutti per un felice nuovo anno”.

A seguito di questa richiesta veniva redatto dalla 4ª Divisione del S.I.S.DE un appunto informale per il Direttore del Servizio, datato 22 gennaio 81, all'oggetto “Aereo DC-9 Itavia - Richiesta di notizie da parte del noto Brian Jenkins della Rand Corporation”. In questo documento al punto 2 si sottolineava che la vicenda “per specifica disposizione verbale della S.V. al C.V. Valerj, era stata seguita esclusivamente attraverso la stampa (sottolineato nel testo) anche in relazione alla distruzione del ricognitore libico MiG23, schiantatosi sui monti della Sila. In quella precisa circostanza furono forniti, a richiesta, all'ufficio della S.V. alcuni articoli di stampa attinenti i fatti accaduti”.

Alla fine del paragrafo viene richiamata una nota in calce che recita testualmente: “Nota: Il MiG23 è precipitato il 20 luglio 80, a 2 minuti di volo dal luogo ove avvenne la tragedia del DC9 “Itavia” (27 giugno 80)”.

Da queste note si può affermare che anche il S.I.S.DE e non solo il S.I.S.MI aveva supposto una connessione tra i due eventi. Deve essere rilevato, oltretché l'errore incorso nell'indicazione della data ufficiale dell'incidente al MiG - 18 e non 20 luglio - che per la prima volta in un documento ufficiale il MiG23 viene indicato come “ricognitore”. Ma non emergono i motivi che portarono il Servizio a connettere i due fatti. Si deve anche osservare che la disposizione del Direttore del Servizio di seguire le vicende esclusivamente dalla stampa potrebbe avere avuto origine da una sostanziale incapacità del Servizio, che in quei tempi ancora non era decollato – ma erano già passati più di due anni dalla sua istituzione - ed anche da eccessive quanto ingiustificate cautele del Direttore del S.I.S.DE di non invadere la sfera di competenze proprie dei servizi militari.

Al consulente americano veniva fornita dal Servizio una risposta, in cui, dopo aver premesso che l'inchiesta era ancora in corso, si sottolineava che nulla risultava al Servizio in ordine alle cause che avevano determinato l'evento. Veniva anche riferito - in relazione all'ipotesi che l'aereo potesse essere stato abbattuto da un missile - che il presidente dell'Itavia era stato incriminato per diffusione di notizie false ed allarmanti.

Infine veniva rilevato che dalla lista dei passeggeri non risultavano imbarcate personalità politiche né passeggeri coinvolti in processi importanti. Accertamenti, questi ultimi, che si sarebbero basati sulle notizie sui passeggeri fornite dalle agenzie di stampa. Appare a dir poco singolare che un Servizio espleti accertamenti sui passeggeri basandosi esclusivamente sulle notizie lanciate da organi della pubblica informazione. Non solo: fornisce informazioni al consulente piuttosto che riceverne.

Il Prefetto ha riferito per iscritto che le ricerche disposte dal Servizio sul periodo in cui sarebbero stati forniti al Direttore del servizio al tempo generale Grassini i ritagli stampa sui due episodi, avevano avuto esito negativo. Allo stesso modo aveva avuto esito negativo la ricerca di atti concernenti il disciolto Ufficio del Direttore (v. missiva S.I.S.DE del 15.01.99).

4. La vicenda Denes.

Proseguendo nelle “attività” del S.I.S.DE, é bene rilevare la vicenda relativa al contatto di un organo periferico del Servizio con tale Roberto Denes. Il soggetto, secondo quanto si rileva dall'informativa del S.I.S.DE del 6 dicembre 88, sarebbe venuto in contatto con l'organo periferico agli inizi di settembre, riferendo di essere in possesso di notizie relative al disastro di Ustica.

Nell'occasione il Denes consegnava un appunto chiarendo che solo dopo aver ricevuto un adeguato compenso e contestualmente essersi messo in contatto con altra non meglio indicata persona, avrebbe fornito ulteriori notizie. Teneva a precisare - si legge nell'appunto - che qualora la sua richiesta non fosse stata accolta, avrebbe esaminato la possibilità di vendere le notizie alla rappresentanza libica a Roma o alla stampa nazionale.

L'appunto prosegue osservando che seppur le notizie apparissero “tutt'altro che inedite e prive di elementi di vero interesse”, si era ritenuto di prendere nuovamente contatto con il Denes che, invece, nel frattempo si era reso irreperibile. In allegato all'appunto la nota consegnata dal Denes nel corso del primo e unico contatto, del seguente tenore: “Ustica. Esistono precise testimonianze circa: A) la precipitosa “correzione” del certificato medico stilato al momento del ritrovamento del cadavere del pilota libico; B) il volo di un elicottero militare (di tipo a doppia pala, stesso modello in dotazione alle FF.AA. italiane, americane e NATO) che avrebbe sganciato un bidone contenente (presumibilmente) esplosivo, il giorno prima del

ritrovamento “ufficiale” del MiG libico; C) la facilità di accesso in territorio italiano attraverso canali aeronautici non controllati; D) varie.

Tali testimonianze possono essere raccolte direttamente ed hanno valore in quanto: A) provano un coinvolgimento di servizi di sicurezza (italiani o alleati) tanto nell'abbattimento del MiG libico (il coinvolgimento é limitato alla copertura del fatto: l'inchiesta parlamentare non é riuscita a dimostrare praticamente nulla); B) giusto il punto di cui sopra , sarebbe possibile sfruttare le informazioni per destabilizzare il governo italiano, inficiare la credibilità dei singoli membri della Commissione Parlamentare d'inchiesta e, infine, richiedere - prove alla mano - esorbitanti indennizzi”.

La vicenda presenta punti oscuri o quanto meno poco chiari. Innanzitutto il primo contatto, sempre che sia stato effettivamente il primo. Si stima infatti che la presa di contatto con operatori di un servizio segreto come il S.I.S.DE non sia semplice, sempre che non sia avvenuto il contrario, cioè che l'operatore del S.I.S.DE abbia contattato un potenziale informatore. Se ne deve pertanto dedurre o che ci sia stato un tramite o che l'operatore del S.I.S.DE o l’“organo periferico”, così come viene definito nella nota, conoscesse già la fonte Denes.

Il secondo punto sta nell'informativa consegnata dal Denes. La nota del S.I.S.DE afferma che si trattava di notizie note e prive di “elementi di vero interesse”. Su tale giudizio si deve obiettare che la ipotesi di messinscena riferita dal soggetto - almeno per l'attività istruttoria in corso fino al 1988 - era totalmente sconosciuta all’inchiesta e avrebbe sicuramente meritato l'attenzione sia del Servizio che di questa AG.

Il terzo punto é la lentezza - ancorché non se ne conoscano esattamente le date - con la quale la vicenda é stata gestita: il primo contatto risalirebbe a settembre del 1988; solo ai primi di dicembre la notizia viene comunicata alla Digos di Trento. Non é nota, invece, la data del tentativo di ristabilire il contatto con Denes.

Nella prima parte della relazione al Ministro Maroni di cui si é già fatto cenno, si legge: “presunte rivelazioni di “Roberto Denes”. Al riguardo, organo periferico che aveva segnalato che una fonte, già attivata in passato, era in grado di fornire notizie su Ustica. L'informatore, poi identificato in Roberto Denes, si era reso irreperibile. A seguito di tale situazione, l'intera documentazione era stata consegnata ad ufficio della PS. Infine, la Questura di Roma aveva comunicato che il Denes “era già noto per la sua instabilità psichica e per la tossicodipendenza”. Pertanto già prima del contatto relativo alla vicenda di Ustica l'organo periferico del S.I.S.DE conosceva il Denes, che viene definito una fonte del Servizio.

Incomprensibile, infine, l'ignoranza del Servizio delle informazioni di polizia sul conto del Denes, che viene definito noto per la sua instabilità psichica e per la tossicodipendenza. Se ne deve dedurre che il S.I.S.DE tenesse contatti informativi con una fonte psichicamente instabile e tossicodipendente. Nuovamente si deve dire che tale condotta del Servizio appare a dir poco singolare. Un fatto comunque è certo, che il Denes dopo aver parlato di Ustica ha fatto perdere le sue tracce o, forse, ne sono state fatte perdere le tracce. Vano il tentativo di raccoglierne la testimonianza; il Denes, nel frattempo raggiunto da un ordine restrittivo dell'AG di Trento, si era reso irreperibile ed appariva essersi rifugiato in Colombia (v. rapporto Digos Trento, 26.05.97). Anche su questa vicenda si deve concludere, pertanto, che l'operato del S.I.S.DE é stato superficiale e che la documentazione trasmessa da Malpica é stata, anche in questo caso, incompleta. Infatti non risulta trasmessa la corrispondenza tra la Direzione ed il Centro di Bolzano, così come é stato possibile rilevare dalla elencazione degli atti trasmessa dal Ministro Maroni.

Dalla documentazione trasmessa dal prefetto Stelo – a istruttoria oramai conclusa – concernente la produzione informativa di Denes, al quale era stato attribuito il nome in codice “Monte Cevedale”, si rileva che questi aveva fornito per quasi tutto l'82 informazioni concernenti soprattutto l'ambiente dell'estrema destra. Con la stessa missiva venivano trasmessi quattro documenti concernenti la vicenda del MiG libico. Si poteva pertanto rilevare che il Servizio in data 22.08.80 aveva chiesto a “Emilio” informazioni sulle notizie stampa di provenienza egiziana in cui veniva ipotizzato che il MiG23 fosse stato abbattuto da un missile mare-aria lanciato da una nave della flotta sovietica. La risposta giungeva con nota del 4 dicembre successivo in cui si precisava che “il rappresentante egiziano a Roma ha informato che secondo le notizie in possesso del suo Servizio, l'aereo appartenente all'aviazione libica schiantatosi al suolo in provincia di Catanzaro sarebbe caduto per un guasto ai motori”.

5. La testimonianza del prefetto Parisi.

Interessanti dichiarazioni sono giunte, nel corso dell'inchiesta, dal prefetto Vincenzo Parisi. Questi, che all'epoca dei fatti, esercitava le funzioni di Direttore del Servizio Stranieri del Ministero dell'Interno, negli anni a venire ricoprì delicatissimi incarichi: dall'11 agosto 80, quella di

Vice Direttore del S.I.S.DE; dal 27 aprile 84, di Direttore del S.I.S.DE; dal 1° febbraio 87 di Capo della Polizia.

Il prefetto Parisi dopo essere stato sentito per ben due volte da quest'Ufficio, a luglio ed a settembre del 90, veniva convocato in audizione dalla Commissione Stragi. Nel corso degli esami testimoniali aveva sostenuto che l'episodio di Ustica era da ascrivere ad un evento terroristico, indipendentemente dal fatto che a produrlo fosse stata una bomba o un missile. Aveva anche osservato che a seguito del fatto sarebbero intervenute coperture immediate, di cui era stata presumibilmente cancellata ogni traccia (v. esame Parisi Vincenzo, GI 12.07.90). L'ipotesi dell'attentato terroristico viene nuovamente illustrata nel corso dell'ulteriore esame. Nella circostanza Parisi afferma: "Per quanto concerne l'interpretazione dell'evento, ribadisco che secondo le mie considerazioni esso deve intendersi come atto di terrorismo, di probabile matrice internazionale, di assai incerta attribuibilità e realizzato mediante l'impiego del missile.

Tale convincimento deriva dalla considerazione che la pretesa rivendicazione, pur non offrendo spunti utili a riscontri di responsabilità personale, evocava, come in qualche altro episodio stragistico, una matrice di destra con una tendenza all'accreditamento della tesi dell'ordigno a bordo dell'aeromobile, evidenziato a titolo terroristico per dare una motivazione diversa da quella missilistica nel caso che fossero affiorate parti del relitto con tracce di natura esplosiva. Non avrebbe avuto senso la rivendicazione in casi diversi. Il risultato dell'infondatezza della pista indicata in mancanza di reperti utili avrebbe potuto comunque consentire di accreditare la tesi del cedimento strutturale e comunque della disgrazia. Ritengo impossibile che un evento di siffatta gravità possa essere avvenuto senza essere percepito da parte di coloro che sono abilitati ad esercitare i controlli informativi sull'andamento della circolazione aerea e sulle specificità che la caratterizzano. Di qui il sospetto rilevante che per probabile intenzione di soggetti devianti, che forse in nome di una ragione di Stato, hanno finito con il coprire vere e proprie attività terroristiche" (v. esame Parisi Vincenzo, GI 18.09.90).

Le dichiarazioni che Parisi rilascia a quest'Ufficio sono da lui confermate anche in sede di audizione alla Commissione Stragi, ed ebbero, in quella occasione, vasta eco sulla stampa nazionale. Parisi si rammarica di non aver dato il giusto peso all'inchiesta nella sua prima fase di gestione del Servizio, tantoché, sottolinea, in un elaborato del S.I.S.DE del gennaio 85 dal titolo "Le stragi in Italia" nessun riferimento era stato fatto alla vicenda del DC9 Itavia. Ripercorrendo le fasi dell'inchiesta, osserva in relazione alla falsa presenza di Affatigato a bordo del velivolo, che nella vicenda "emerge

una volontà disinformativa, emerge la presenza di uno spezzone di intelligence volto a depistare, a seminare panico e disorientamento”.

Inquadra anche l'ipotesi del passeggero Zanetti e quella del giudice Tricomi come provenienti da palese disinformazione. Non manca di fare un riferimento alla vicenda dei documenti concernenti la perquisizione Pelaia, di cui s'è già fatto riferimento in altra parte. La vicenda - osserva Parisi - “fa parte di una ricostruzione congiunta di documenti attribuita al reparto Carabinieri di Roma assolutamente falsa, in base alla quale si cerca di mettere in piedi una pista americana che non sta né in cielo né in terra e infine si fa sostenere la stessa pista americana a un certo Denes che risulta essere uno squilibrato”.

Il prefetto afferma di stimare indubitabile che l'esplosione al DC9 “é stata dolosa perché, se così non fosse stato, non avremmo avuto bisogno della rivendicazione successiva”; ribadisce trattarsi di un fatto di terrorismo internazionale e di ciò é riprova la rivendicazione Affatigato che - aggiunge - “mirava palesemente ad erigere una cortina protettiva rispetto all'ipotesi del missile perché tentava di depistare l'attenzione rispetto all'ipotesi del missile accreditando la tesi della bomba a bordo”.

Osserva, infine, riferendosi ad eventuali responsabilità da parte di soggetti esterni alle istituzioni italiane, che questi non potevano non chiedere l'appoggio o l'ausilio dell'intelligence militare. Sul punto afferma “Certamente é un po' difficile che un episodio di questo genere sia passato inosservato a chi dirigeva l'organismo militare a quel tempo (chiaro il riferimento al generale Santovito - nde). Aggiungiamo - continua Parisi - che per coprire bastano pochi elementi che si possano in qualche modo acquisire. Consideriamo le malintese ragioni di Stato che possono essere intervenute, teniamo conto che in passato vi sono stati elementi appartenenti all'intelligence che pensavano di poter decidere su tutto e su tutti, che ritenevano di essere al di sopra di tutti” (v. Parisi Vincenzo, Commissione Stragi, 17.10.90).

Analisi lucidissima, ben lontana dalle ipotesi minimizzatrici che hanno tenuto il campo per anni, e che troverà conferma in molteplici riscontri acquisiti all'inchiesta dopo quell'ottobre 90, a partire dalle scoperte di documenti presso il S.I.S.MI ed altre autorità militari e finire alle nuove letture dei dati radaristici e ai persistenti progetti di sviamenti delle indagini, che hanno trovato realizzazione persino nell'espletamento di perizie.

Analisi, che se formulate tempestivamente sia da quegli ambienti dei Servizi rimasti immuni da inquinamenti che dagli inquirenti, avrebbero impresso ben altro passo al progresso delle indagini ed avrebbero consentito risultati di gran lunga più incisivi.

Analisi a tal punto sicura da indurre a ritenere che il prefetto avesse saputo o percepito con le sue conoscenze e intelligenza fatti e circostanze, di cui con ogni probabilità non poteva apportare prova; virtù le sue, che ancor più mettono a nudo l'ignavia e le collusioni di altri rappresentanti di istituzioni.

6. Conclusioni.

Deludente, per non dire sconcertante, l'operato del S.I.S.DE. La riforma del 77 istituisce questo Servizio, affidandogli la competenza della tutela e della sicurezza interna. Pertanto da questo Servizio ci si sarebbe attesi una qualche attività, quantomeno di verifica di ipotesi di attentato a matrice terroristica. Ed invece neanche la telefonata sulla falsa presenza di Affatigato a bordo dell'aereo induce il Servizio a muoversi con la dovuta solerzia. Il S.I.S.DE si limita a richieste di informazione di routine. Nessuna analisi veniva compiuta nè ipotesi supposta sul perchè di quella rivendicazione.

Così come non possono essere accettate spiegazioni sul vuoto informativo agli atti del Servizio. Come si è visto un tentativo di interessamento sulla vicenda nell'81 si risolve con due informative. La prima del Centro CS di Bologna, che si limita a comunicare soltanto le attività di sequestro disposte dalla Magistratura all'aeroporto di questa città; la seconda del Raggruppamento Centri CS, che comunicava l'orientamento dell'AG sulle ipotesi dell'esplosione interna. Quindi nessun contributo se non quello di verificare gli sviluppi dell'inchiesta.

Neppure la richiesta del consulente Jenkins stimola il Servizio. Anche se essa doveva apparire quantomeno singolare, perché proveniente da uno studioso che si occupava prevalentemente di problemi concernenti il fenomeno terroristico in Europa. Cioè nemmeno uno sprone all'accertamento di quali fossero le ragioni, che spingevano gli Americani alla richiesta di informazioni sul DC9, cioè su un evento che a quel tempo risultava un fatto di natura sicuramente non dolosa.

Ignavia, che sovente è stata giustificata con la più assurda delle motivazioni – determinata anche, è doveroso riconoscerlo, da non rare prassi di colpevolizzazioni da parte di alcune AG, che senza incontrare alcuna valida protezione di informazioni degne di essere protette e conseguenti valide opposizioni, sequestrano o, come alcuni dicono, “saccheggiano”

archivi, senza, anche qui non rare volte, alcun titolo – cioè quella motivazione secondo cui quando su un fatto e connessi, ma molti sono i fatti che possono essere connessi o che si può pretendere di connettere, cade sotto inchiesta dell'AG, ci si astiene da qualsiasi attività, quasi colpiti da paralisi da inchiesta giudiziaria.

I Servizi sembrano, a chi ha istruito inchieste su questi eventi, non trovare misura tra inerzia da pochezza o timori di incompetenze, e iperattivismo inquinante da disegni di natura politica.

* * * * *

Capitolo XVI

Il livello politico.

1. L'on.le Lelio Lagorio.

La situazione al vertice del Dicastero della Difesa nell'80 era la seguente: Ministro della Difesa, l'on.le Lelio Lagorio; Capo di Gabinetto l'ammiraglio di Squadra Paolo Mainini fino al 30 giugno 80 e quindi il generale dell'AM Mario De Paolis dal 1° luglio 80 al 31 dicembre 84, che avrà tra i suoi vice capi di Gabinetto il generale Francesco Pugliese, anch'esso dell'AM. Si deve perciò rilevare che nel periodo di interesse il Gabinetto della Difesa è gestito prevalentemente da Ufficiali generali dell'Aeronautica.

1.1. L'attività del Ministro della Difesa.

Lagorio assume la carica di Ministro il 4 aprile 80 e rimane in carica fino al 3 agosto 83, prima con il governo Cossiga 2, poi con il governo Forlani ed infine con il governo Spadolini.

Il primo intervento parlamentare di Lagorio sull'incidente al DC9 dell'Itavia si registra il 10 luglio 80 al Senato, al termine di una risposta concernente altro argomento. In quell'occasione il Ministro riferiva notizie tecniche sul volo, precisando che i radar “non hanno avvistato tracce che non fossero correlabili con traffico conosciuto e giunto regolarmente a destinazione, prima, durante e dopo il presumibile momento dell'incidente”; lo SMA aveva fornito notizie al Ministro dei Trasporti in cui si riferiva “che era da escludere una eventuale collisione tra il DC9 e un velivolo militare italiano. Analoga risposta ad analoga richiesta è stata fornita dalle Autorità militari alleate per quanto riguarda velivoli militari alleati”; il materiale,

presumibilmente di appartenenza militare rinvenuto in mare, risultava all'esame della Commissione d'inchiesta.

Lagorio ritornava in argomento in data 31 luglio 80 nel corso del rapporto alla Commissione Difesa del Senato sulla vicenda del MiG libico. In quell'occasione il Ministro, in risposta ad una interrogazione parlamentare, dichiarava che non risultava giunta alla Commissione d'inchiesta alcuna richiesta dell'Autorità Giudiziaria competente per il disastro aereo dell'Itavia.

Dalla documentazione acquisita al Gabinetto della Difesa relativa all'evento non si riscontra un particolare attivismo sulla vicenda. Soltanto alla data del 3 luglio 80 si rileva una richiesta di informazioni per le vie brevi del Ministro della Difesa al Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi, relativa ai reperti non appartenenti al DC9 dell'Itavia recuperati in mare. Richiesta alla quale il Capo di Stato Maggiore farà seguito l'indomani, comunicando le informazioni ricevute sia dal comandante della nave Doria, il quale riferiva che da un primo esame i reperti mostravano i segni di una lunga permanenza in mare ed escludeva quindi un collegamento con l'incidente; che dal comandante della Capitaneria di porto di Palermo, il quale forniva l'elenco del materiale recuperato. A ciò seguirà il 9 agosto 80 un rapporto del SIOS/A, diretto all'attenzione del vice Gabinetto, generale Pugliese.

Un'ulteriore attività informativa si registra a dicembre dell'80. Il 22 dicembre verrà redatta una sintesi di notizie diretta all'attenzione del Presidente del Consiglio dei Ministri, on.le Forlani, tendente, soprattutto, ad escludere un'eventuale responsabilità militare nell'evento.

Il Gabinetto della Difesa in merito all'incidente appare attivo soprattutto nel fornire risposta alle interrogazioni parlamentari sull'incidente ed in questa funzione sembra che abbia avvocato a sé tutte le notizie da diffondere all'esterno. Ciò si evince da un appunto del 3° Reparto dello SMA a firma del tenente colonnello Argiolas, ove quest'ultimo registra il disappunto del capo del 5° Reparto, generale Ripamonti, per essere stato "escluso" da qualsiasi tipo di informazione ufficiale da parte del Gabinetto della Difesa.

Il 5° Reparto dello SMA, lo si ricordi, ha tra le sue attribuzioni quelle della raccolta della stampa di interesse per l'AM e dei contatti con il Servizio Pubbliche Informazioni (SPI) del Gabinetto della Difesa. Nel già citato appunto di Argiolas questi annota il contenuto di una conversazione intercorsa con il generale Ripamonti, il quale aveva lamentato "di essere stato "escluso" da qualsiasi tipo di informazione ufficiale da parte di Difegabinetto e, pertanto, di non essere in grado di trasmetterne ad altri". Il

colloquio tra i due ufficiali nasceva su richiesta del generale Melillo, capo del 3° Reparto, il quale non aveva condiviso una risposta a Legidife concernente l'interrogazione parlamentare del 30 giugno 80 a firma dell'on.le Ciccio Messere ed altri, con la quale si chiedevano notizie sulla “consistenza dell'ipotesi avanzata ufficiosamente dall'Itavia di una collisione con un aereo militare”. Il generale Melillo in un appunto manoscritto rileva “Para 2. E' incompleto Ciccio Messere ha parlato di aerei militari e non di aerei AM. Bisogna dare chiarimenti anche per altri. Il 5° Reparto sa cosa si deve rispondere. Mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati. Cosa altre nazioni? Chiedere 5° Reparto e coordinare con lui. Fare attenzione!!! 19/7 Melillo”.

Ovviamente per ciò che riguarda l'evento del MiG libico, l'attività del Gabinetto della Difesa e dello stesso Ministro è stata più intensa. Si registrano più riunioni ad alto livello, tra cui una con la partecipazione dello stesso Ministro; corrispondenza tra la Difesa e gli Affari Esteri; ricezione di informazioni dal S.I.S.MI e dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Soltanto per redigere il comunicato stampa verrà tenuta, il 20 luglio 80, una riunione ad hoc, alla quale partecipano il generale D'Ambrosio, vice direttore del S.I.S.MI, il generale Tascio del SIOS/A ed il generale Pugliese, vice capo di Gabinetto. Il comunicato dopo l'approvazione del generale Santovito, Direttore del S.I.S.MI, veniva riferito al Ministro che ne autorizzava la diramazione.

Tra la documentazione dello Stato Maggiore del S.I.S.MI si rileva in effetti un biglietto a firma del colonnello D'Eliseo, capo dell'Ufficio del Direttore della Direzione del S.I.S.MI, in cui annota che il comunicato stampa “è stato elaborato, su ordine del sig. Ministro (a generale D'Ambrosio), con la partecipazione dei generali Tascio, Pugliese e D'Ambrosio. Riferito al Sig. Ministro alle ore 13.25 circa, questi ne ha approvato la diramazione (anche per TG1). 20/7”. D'Eliseo nella testimonianza resa in data 22.12.93 precisava che “Il contenuto del comunicato SPI fu redatto da Difesa-Gabinetto - il generale De Paolis o un suo incaricato -, sulla base delle comunicazioni pervenute dal Direttore del S.I.S.MI, che probabilmente - per la sua attività di ANS - e dal SIOS/A. Successivamente il comunicato, approvato da Santovito, fu definitivamente sancito dal Ministro che ne decise la conseguente divulgazione”.

Da alcuni appunti manoscritti, conservati nella cartella relativa all'incidente al MiG libico del Gabinetto del Ministro della Difesa, concernenti la “Riunione del 22 luglio 80 - Incidente velivolo libico di venerdì 18/07/80 in Calabria - ore 12 Sig. Ministro riunione con Capi di

SS.MM. dif. e Aeronautica” si rileva che sarebbero stati discussi gli aspetti principali della vicenda e cioè “Proseguo recupero; Risposte richieste libiche; Risposta interrogazioni; Note stampa (eventuali)”. Veniva peraltro indicato di “consentire nel modo più sollecito che i libici prendano contatto col relitto e con la salma”.

Da un altro appunto manoscritto, all'oggetto “22 luglio 80 - Incidente velivolo libico di venerdì 18/07/80 in Calabria - Riunione con Sig. Ministro”, si legge “2 punti per autopsia. - analisi del corpo per razza di appartenenza; - stato fisico per accertare, ai nostri fini, nazionalità”. Il Ministro della Difesa, in quell'occasione, sottolineava la necessità di riferire la vicenda nella sede parlamentare più adatta “in quanto il comunicato stampa potrebbe sembrare elusivo”, e indicava, all'uopo, le sedi: la Commissione Difesa o il Comitato Parlamentare dei Servizi di Sicurezza.

Ulteriore conferma sui contenuti delle riunioni che si svolsero per la circostanza si rilevano dal brogliaccio relativo all'anno 80 sequestrato al generale Melillo. Il 21 luglio 80 fa riferimento ad una riunione allo SMD con la partecipazione del Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi, del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Bartolucci, del Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Ferri, del Direttore del S.I.S.MI, generale Santovito, del Capo di gabinetto del Ministro della Difesa, generale De Paolis e dei generali Melillo e Tascio. Si ricorda in quell'occasione il singolare intervento del generale Santovito: “Se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale”. Il 22 luglio si rilevano altre due riunioni, la prima alle h.10.15 con il Capo di Gabinetto, la seconda alle h.12.15 con il Ministro della Difesa, alla quale partecipano, oltre al generale Melillo, il generale D'Ambrosio, l'ammiraglio Torrisi, i generali Bartolucci e Santovito.

Ulteriori riunioni a livello intermedio si svolgeranno nel mese di agosto sulle problematiche del recupero del relitto.

Sempre dalla documentazione acquisita al Gabinetto della Difesa si rilevano alcune missive del Ministero degli Affari Esteri relative all'incidente al MiG libico. Con la missiva del 21 luglio 80 il Ministero degli AA.EE. rappresentava al vice capo di Gabinetto, generale Pugliese, di ritenere “che si debba aderire con la massima sollecitudine alla richiesta libica di un sopralluogo da parte di tecnici libici nella zona dell'incidente” e che solo in un secondo tempo “si potrà esaminare il momento in cui la salma del pilota potrà essere restituita”. Alla missiva veniva allegato un messaggio pervenuto dall'Ambasciata d'Italia a Tripoli concernente un colloquio con le Autorità libiche. Queste ultime fornivano delucidazioni sulla dinamica dell'incidente causato da malore al pilota, chiedendo restituzione della salma e dei resti del

velivolo, sottolineando l'episodio “come incidente assolutamente non intenzionale senza attribuirgli alcun altro significato e contenendo ove possibile pubblicità sul caso”. L'Ambasciata infine chiedeva di poter essere l'interlocutore della vicenda in quanto poteva utilizzare il suo interessamento per ribadire l'intervento libico alla soluzione di alcuni casi di italiani detenuti in Libia.

Si deve rammentare che all'interno del fascicolo relativo al MiG libico custodito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI è stata rinvenuta una cartella contenente appunti sulla dissidenza libica in Italia e sull'attività dei Servizi libici in Italia come su quella di controspionaggio in direzione di tale attività.

1.2. Le dichiarazioni del Ministro della Difesa.

Dalle dichiarazioni rese sia a questa AG che alla Commissione Stragi emerge che Lagorio fornisce una panoramica dell'attività svolta sull'evento, ponendo in evidenza, come si vedrà più innanzi: la preoccupazione che si fosse trattato di una collisione con aerei militari; la disposizione data agli Stati Maggiori, in particolare a quello dell'AM, di verificare eventuali responsabilità militari, da cui i ripetuti ordini di “rivoltare la Difesa come un guanto”; la inefficienza del S.I.S.MI tanto da ritenere opportuno di non investire questo Servizio della vicenda.

Le dichiarazioni di Lagorio venivano raccolte da questo GI, una prima volta, in data 28 giugno 88. Nell'occasione egli riferiva: che dopo esser venuto a conoscenza della caduta del DC9 dell'Itavia, era stato informato dallo SMA sulla “assenza di velivoli militari italiani e alleati in zona e di esercitazioni aeronavali”; che ai nastri di Marsala fu imposta la riservatezza soltanto al riguardo del funzionamento del sistema radaristico perchè “coperto dal segreto militare”, imposto dal collegamento dell'impianto al sistema di difesa NATO, e che comunque lo Stato Maggiore dell'Aeronautica - a seguito della richiesta di autorizzazione dell'AG rivolta al Ministro della Difesa e ancor prima che il Ministro formulasse la relativa autorizzazione - aveva già autorizzato la consegna del nastro; di avere appreso che nella zona di caduta dell'aereo erano stati rinvenuti “una serie di indumenti ed oggetti la cui appartenenza all'aereo non era certa”; che dispose al riguardo accertamenti a cura dello SMD, il quale aveva precisato “attraverso la Marina che gli oggetti erano stati recuperati e trasportati a Palermo e che comunque dal loro stato si desumeva un lungo periodo di immersione, il che faceva escludere il loro coinvolgimento con il sinistro”; di

aver appreso, nei primi giorni di luglio 80 in occasione di un suo intervento in Senato per rispondere alle interrogazioni sull'argomento, dall'allora Ministro dei Trasporti, Formica, della “esistenza della tesi del missile” senza però che costui gli fornisse riferimenti più precisi; di escludere che il S.I.S.MI gli trasmise “rapporti o relazioni sull'incidente di Ustica”, in quanto, se ciò fosse accaduto, “la circostanza avrebbe destato in me allarme e la cosa mi sarebbe rimasta impressa” e che il generale Santovito, Direttore del S.I.S.MI, nel corso degli incontri, non ebbe mai a riferirgli nulla sulla vicenda di Ustica.

Il 6 luglio 89 Lagorio nel corso delle dichiarazioni rese alla Commissione Stragi dichiarava di aver immediatamente sospettato che l'evento potesse essere stato causato da una collisione con “un nostro velivolo militare”, giustificando tale sospetto con le denunce di mancate collisioni riferite dai piloti civili; di ricordare che il Ministro Formica, mentre usciva da un'audizione in Senato, gli avesse detto: “Forse bisognerà mettere in conto anche l'ipotesi di un missile”, ma che, avendogli richiesto di eventuali riscontri all'ipotesi, quegli avesse risposto che si trattava soltanto di una voce; e che l'ipotesi, comunque, “non trovava presso di noi alcun riscontro”; di avere appreso alla fine di giugno che “nella zona della sciagura erano stati trovati in mare resti di un aereo sconosciuto” e che gli accertamenti disposti dal capo di Stato Maggiore della Difesa avevano verificato che resti di velivolo erano stati raccolti dall'incrociatore Andrea Doria, ma che ad un primo esame quei materiali mostravano segni di una lunga permanenza in mare; di avere immediatamente risolto il problema del “segreto militare”, in quanto quest'ultimo concerneva soltanto il funzionamento complessivo del sistema radaristico, collegato al sistema Nadge della NATO.

Relativamente ai Servizi di sicurezza dichiarava di non averli allertati, in primo luogo, perché stimati “deboli, male organizzati, privi di tecnologie, dispersi in modo incoerente sul territorio d'azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali, perché ripetutamente devastati dagli scandali. Tenni perciò con i loro capi un atteggiamento di rapporto gerarchico stretto e formale”, e di essersi trovato meglio dopo l'epurazione dei militari appartenenti alla P2; in secondo luogo, perché le direttive di indirizzo politico ai Servizi spettano al Presidente del Consiglio e non al Ministro della Difesa che ha il compito di sovrintendere alla buona organizzazione delle strutture di controspionaggio; ed infine, in quanto “mentre è in corso l'azione della Magistratura un'azione parallela dei Servizi, autonoma e indipendente dalla Magistratura, guidata o ispirata dai politici

rischia di ingenerare il sospetto - e altre volte è accaduto - che i Servizi inquinino il lavoro della Magistratura”. Con riferimento ai Paesi alleati ricordava di aver richiesto “informazioni alle autorità militari dei paesi vicini per poter accertare se nella zona di Ustica, in mare o in cielo, si erano svolte esercitazioni militari o, comunque, attività militari. La risposta fu negativa”. Precisava, inoltre, che le notizie erano state richieste tramite la “Difesa e non attraverso il S.I.S.MI, almeno questo è quello che mi risulta. Le posso assicurare che è stato meglio così, perché se tali notizie le avesse richieste il S.I.S.MI non ci avrebbero neanche risposto”, aggiungendo che “considerando le condizioni in cui si trovava il Servizio, un Ministro doveva usare cautela nell'affidare ad un tale organismo un compito così importante, perché i risultati rischiavano di essere nulli o modesti”. Specificava di non essere a conoscenza “di un rapporto dei Servizi sulla responsabilità di Affatigato”, chiarendo che i Servizi, riferendosi al S.I.S.MI, nulla gli riferirono su Ustica né su richiesta né di iniziativa; di aver trasmesso al Presidente del Consiglio, a seguito delle dichiarazioni del Presidente dell'Itavia che segnalava che l'aereo era stato colpito da un missile, e dopo aver fatto rovesciare la Difesa come un “guanto”, un circostanziato rapporto; che il Consiglio dei Ministri, almeno durante le riunioni a cui prese parte, non discusse mai della vicenda di Ustica, la quale venne incidentalmente trattata solo in una riunione del CIIS del dicembre 80.

Ma si deve però notare che l'ammiraglio Torrisi, nel corso della audizione in Commissione Stragi resa in data 23 novembre 89, escluse però di aver avuto disposizioni dal Ministro Lagorio di “rivoltare” lo Stato Maggiore Difesa.

Sulla caduta del MiG libico il Ministro dichiarava di confermare l'intervento reso in Parlamento il 31 luglio 80, precisando di non essere stato informato, in vista del dibattito parlamentare, che il giorno della caduta del MiG libico era in corso una esercitazione militare; precisava, inoltre, che la vicenda era stata chiusa con molta celerità al fine di evitare di far nascere un “casus” con la Libia.

Quel 31 luglio 80 il Ministro della Difesa in effetti si era presentato alla Camera per riferire sulla vicenda della caduta del MiG libico, ed aveva affermato che “il sistema di difesa aerea al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta in tutte le sue componenti”, ma che ciò nonostante “la presenza del MiG libico non era stata rilevata”.

Lagorio veniva nuovamente riascoltato dalla Commissione Stragi nella seduta del 15 ottobre 91. Nell'occasione rendeva dichiarazioni in linea con quanto in precedenza reso. Riaffermava che era stata sua preoccupazione

che il disastro potesse essere stato causato dalla collisione con un velivolo militare, e da ciò la necessità di rivoltare come un guanto la Difesa; precisava di aver ricevuto dai Comandi alleati e dall'Aeronautica risposte negative su eventuali attività volative nella zona del disastro; escludeva di aver ricevuto rapporti dal S.I.S.MI, eccetto eventuali note di “routine”, tra cui un appunto diretto alla sua attenzione (documento che gli viene contestato da un commissario), in cui erano contenute notizie che “erano già in mio possesso sulla base dei rapporti della Difesa Aerea”; affermava di aver ricevuto richieste di notizie su Ustica dal Presidente del Consiglio Forlani, in occasione di una riunione del CIIS nel dicembre 80, in quanto cominciavano a circolare le voci sulle ipotesi del missile; escludeva che l'AM avesse compiuto l'analisi dei nastri di registrazione radar; confermava di non aver appreso la notizia sulla falsa rivendicazione di Affatigato attraverso i canali ministeriali.

Alle contestazioni di un commissario che evidenziava che il 3° Reparto dell'AM in data 20 dicembre 80 aveva trasmesso allo Stato Maggiore della Difesa “un rapporto violentissimo” sul fatto che venisse ventilata sui giornali l'ipotesi del missile e che ciò venisse “dichiarato anche esplicitamente dal Ministro Formica in Parlamento”, e che in quel rapporto per dissipare questa ipotesi si affermava che non c'era stata alcuna esercitazione di navi e velivoli della 6ª Flotta USA come dichiarato da un messaggio allegato al rapporto, Lagorio dichiarava che si trattava di uno “sfogo di un reparto dello Stato Maggiore, che rimaneva carta interna agli uffici e non diventavano atti politici del Ministro della Difesa”. Il medesimo, preso atto che quel rapporto era stato trasmesso dal SIOS al magistrato inquirente, chiariva che “il 2° Reparto non è stato certamente autorizzato a trasmettere queste carte al magistrato”.

Lagorio, preso atto delle osservazioni di un commissario, secondo cui il 17 dicembre 80 il Governo attraverso il rappresentante ai Trasporti, on.le Formica, aveva trasmesso al Parlamento alcune risposte ad interrogazioni, anticipando quelle che sarebbero state le conclusioni della Commissione Luzzatti, ed affermando testualmente: “Credo che quella del missile resti un'ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale”; che il 18 dicembre 80 il Servizio aveva trasmesso un appunto in cui si sottolineava che l'Aeronautica riteneva che si fosse trattato di un cedimento strutturale; che il 20 dicembre era stata prodotta la lettera di indirizzo del 3° Reparto: preso atto, si diceva, di quanto sopra dichiarava che il Governo nella sua collegialità aveva affrontato il problema nella riunione del CIIS a dicembre e che la “bilateralità di rapporti e questa

convergenza di opinioni tra il S.I.S.MI. ed il SIOS sono cose sulle quali conviene ancora oggi puntare l'attenzione".

In effetti così in estratto del resoconto della riunione del CIIS del 19.02.80: "In una parentesi della discussione l'on.le Lagorio, in ordine alle recenti notizie comparse anche sulla stampa, relative alle possibili cause dell'incidente occorso al DC9 dell'Itavia nel giugno scorso, ha escluso che un missile delle Forze Armate italiane o della NATO abbia potuto provocare il disastro".

Lagorio, relativamente alla vicenda del MiG libico dichiarava che la gestione politica dell'affare fu assunta dal Ministero degli Esteri, che "non faceva altro che darmi delle direttive; quando alla fine il Ministero degli Affari Esteri decise di restituire il velivolo - due mesi dopo, quando la Commissione mista aveva terminato il suo lavoro - mi comunicò che il velivolo sarebbe stato restituito"; il caso del MiG libico "fu chiuso in 2 mesi, parte dell'aereo fu restituito e il pilota fu restituito per ragion politica" e per la stessa "ragion politica" le argomentazioni libiche sulla caduta del MiG vennero rese credibili dalla Commissione d'Inchiesta.

Ma l'on.le Colombo, sentito dalla commissione stragi in data 24 ottobre 91, smentiva le dichiarazioni di Lagorio, precisando che "questa ragione politica non esiste e se qualcuno lo dice fuori di qui lo smentirò personalmente: non c'è alcuna ragione politica che abbia determinato queste mie iniziative. Possono esserci state comprensioni di specifici problemi, ma questo è ben diverso dall'esistenza di una ragione politica tale da determinare un atteggiamento particolare. Lo smentisco categoricamente".

Tra le carte sequestrate al generale Nardini è stato rinvenuto un prospetto concernente gli aspetti positivi e negativi delle dichiarazioni rese da Lagorio alla Commissione Stragi nella seduta del 15 ottobre 91.

Tra gli aspetti negativi vengono riportate innanzitutto le affermazioni del Commissario Macis, secondo cui l'orientamento del SIOS/A portava ad indicare nelle carenze strutturali del velivolo la probabile responsabilità dell'evento (di ciò è stata trovata conferma nell'appunto del S.I.S.MI datato 18.12.80 trasmesso all'on.le Mazzola, in cui al punto "b" si legge "l'orientamento del SIOS Aeronautica, avanzato in via riservata, che portava ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo la causa del disastro). Quindi le dichiarazioni di Lagorio valutate come negative dalla Forza Armata: 1 - la richiesta del Ministro, avanzata all'AM, che non si facesse alcun commento sulle possibili cause del disastro; 2 - la convergenza di opinioni e la bilateralità dei rapporti tra il S.I.S.MI ed il SIOS che "sono cose sulle quali conviene ancora oggi puntare l'attenzione"; 3- le riunioni del

Ministro con gli Stati Maggiori, che a seguito della caduta del MiG libico, furono tempestose “perché era il colmo che un velivolo militare straniero potesse entrare nel nostro spazio aereo e si dicesse candidamente che non si era visto” e giustificando l'intrusione del velivolo, in primo luogo a causa dell'obiettivo dell'apparato difensivo che era rivolto verso Est e non verso Sud, cosa che mandò in bestia il Ministro, che ribatté dicendo che la guerra dei sei giorni tra Israele ed i Paesi arabi nulla aveva insegnato, in secondo luogo “che non c'erano soldi per coprire il paese, specialmente al Sud, con un'adeguata rete radar e che i macchinari erano obsoleti”; 4 - “se il MiG non è caduto il 18 luglio ma il 27 giugno, è chiaro che siamo di fronte ad un enorme complotto non solo delle autorità militari italiane ma anche di strutture militari di altri paesi a struttura aperta”; 5 - “Mi fu anche detto (ma bisognerebbe trovarne conferma) che dall'analisi della cosiddetta scatola nera si ricavavano dei segnali, dei rumori, come se questo velivolo fosse stato coinvolto, diciamo, per semplificare, in una sparatoria. Queste furono le prime notizie che arrivarono dalle autorità militari. Successivamente la commissione italo-libica, che ha condotto i suoi lavori per due mesi, è arrivata alla conclusione di avallare quanto veniva raccontato dalle autorità libiche”; 6 - il caso fu chiuso in due mesi, parte dell'aereo fu restituito e il pilota fu restituito “per ragion politica”.

Da ciò si può ben notare che all'Aeronautica non furono gradite le dichiarazioni rese all'ex Ministro della Difesa alla Commissione Stragi.

Il 16.01.92 Lagorio veniva nuovamente sentito da questo GI. In tale occasione il teste rendeva dichiarazioni che nulla aggiungevano rispetto a ciò che aveva dichiarato in precedenza.

Queste in sintesi le dichiarazioni rese dal Ministro Lelio Lagorio fino al 92. Alcune di queste prime dichiarazioni non hanno trovato conferma dalla documentazione acquisita.

In particolare: - il Ministro Lagorio afferma che il problema del segreto militare sui nastri della Difesa aerea emerso nel luglio 80 venne risolto in quanto si doveva ritenere classificato solo il sistema e non le registrazioni, ma che comunque questa sua decisione fu influente in quanto lo SMA aveva “già in precedenza consegnato al Procuratore della Repubblica di Roma i nastri di Marsala e lo aveva fatto sulla base della mia iniziale direttiva di mettere tutto a disposizione del magistrato”.

Quanto riferisce il Ministro non è esattamente quello che è accaduto. Per meglio chiarire il punto si deve ricostruire, anche se per l'ennesima volta, la cronologia della vicenda sulla base sia degli atti processuali che di quelli acquisiti al Gabinetto della Difesa.

Il 5 luglio 80 il PM di Palermo emette un decreto di sequestro, con delega di esecuzione al Gruppo dei CC. di Palermo comandato dal tenente colonnello Francesco Valentini, concernente le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Tirreno dalle ore 20.00 alle ore 23.15 del 27 giugno; il 7 luglio 80 il Gruppo Carabinieri di Palermo trasmette un telegramma al comando della 3^a Regione Aerea di Bari, informandolo della richiesta dell'AG, aggiungendo, rispetto al testo della richiesta dell'AG le parole “con particolare riferimento al allineamento Latina-Ponza-Palermo”, e chiedendo, infine, di accentrare il materiale presso il Comando di Bari; il 12 luglio 80 il tenente colonnello Valentini trasmette un'informativa al PM di Palermo sulla necessità di una comunicazione da parte dell'AG al Ministero della Difesa in ordine al sequestro delle registrazioni radar; il 16 luglio 80 il PM di Roma emette un provvedimento di sequestro delle registrazioni su nastro magnetico dei tracciati del radar della Difesa Aerea operante nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo; il 21 luglio 80 il decreto di sequestro viene notificato dalla Guardia di Finanza al colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV; il 22 luglio 80 il colonnello Fiorito De Falco consegna alla Guardia di Finanza, tra l'altro, lo stralcio delle registrazioni dei tracciati radar della Difesa aerea di Licola e Marsala; il 4 agosto 80 il PM di Palermo comunica al Gabinetto della Difesa - su delega del PM di Roma - di aver disposto il 5 luglio il sequestro delle registrazioni radar; il 16 agosto 80 il Gabinetto della Difesa chiede allo SMA ed all'Ufficio legislativo un parere sulla eseguibilità del decreto di sequestro della Procura di Palermo; il 18 agosto 80 l'Ufficio legislativo della Difesa risponde che non ravvisava motivi di opposizione alla esecuzione del decreto di sequestro; il 26 agosto 80 lo SMA - 3° Reparto comunica che il materiale richiesto dal sostituto procuratore di Palermo risultava già consegnato alla Guardia di Finanza delegata dal sostituto procuratore di Roma, in data 22 luglio 80; il 28 agosto 80 il sostituto di Palermo informa il Comando Gruppo dei CC. di Palermo di avere informato il Gabinetto della Difesa sollecitando l'esecuzione del provvedimento; il 6 settembre 80 il comando del Gruppo CC. di Palermo trasmette all'ITAV una nota con la quale sollecita l'acquisizione delle registrazioni radar chiedendo presso quale ufficio avrebbe dovuto ritirarli, avendo il comando dell'Aeroporto di Trapani Birgi informato che il materiale richiesto era stato trasmesso all'ITAV; il 9 settembre 80 l'ITAV comunica al Comando Gruppo di Palermo che la documentazione inviata da Trapani-Birgi era stata consegnata in data 22 luglio alla Guardia di Finanza delegata dalla Procura di Roma; il 3 ottobre 80 il sostituto procuratore di Roma si reca direttamente nella sede del 35° CRAM di Marsala ed acquisisce materialmente i nastri magnetici contenenti

le registrazioni del radar di Marsala. La consegna veniva effettuata dal comandante del 35° CRAM, maggiore Montinaro, il quale nel verbale di consegna dichiara di consegnare il materiale richiesto dopo avere avuto autorizzazione telefonica del colonnello Sidoti del 3° reparto dello SMA, prevenendo “inoltre il comparente che il materiale assegnato contiene notizie ed informazioni coperte da segreto militare”. Nell'appunto interno dello SMA - 3° Reparto datato 3 ottobre 80, diretto al Sottocapo di Stato Maggiore, generale Ferri, si precisa che la richiesta del sostituto procuratore di Roma era stata portata a conoscenza del Ministro della Difesa dal sostituto procuratore di Palermo; che al primo erano state già consegnate dall'ITAV gli stralci delle registrazioni radar di Licola e Marsala; che il 2° Reparto aveva espresso - probabilmente per le vie brevi - nulla osta alla consegna dei nastri delle registrazioni radar di Marsala richiesti; che al vice comandante del 35° CRAM di Marsala erano state date direttamente dallo SMA le seguenti istruzioni: “Consegnare i nastri richiesti, facendosi rilasciare ricevuta contenente la specificazione che si tratta di materiale militare “riservato” e che pertanto deve essere trattato come tale, secondo le norme in vigore”.

Da quanto sopra si può pertanto affermare che i nastri di registrazione del radar militare di Marsala sono stati consegnati all'AG di Roma in data 3 ottobre 80 (le richieste risalivano al 5 e 16 luglio 80) cioè dopo che lo stesso magistrato per il tramite del Sostituto di Palermo li aveva sollecitati, dopo che il Gabinetto del Ministero della Difesa aveva ricevuto espresso benestare sia dallo SMA che dall'Ufficio legislativo della Difesa (agosto 80), dopo che nella stessa data del 3 ottobre il vice comandante del 35° CRAM ricevette le opportune autorizzazioni e ciò a significare che prima di quella data il 35° CRAM nessun input di comportamento aveva ricevuto dallo SMA. Solo in data 15 ottobre 80 - dopo 12 giorni dall'acquisizione dei nastri - il sostituto procuratore di Roma richiede allo SMA se i contenuti dei nastri contenessero materiale coperto da “segreto militare”. Lo SMA risponde alla richiesta del magistrato precisando che sono da considerare coperte dal “segreto militare” tutte le informazioni di carattere tecnico, le coordinate geografiche relative alla posizione del radar e parte del software di sistema.

Alla luce di questa cronologia si può pertanto affermare che la dichiarazione del Ministro Lagorio non è esatta, in quanto non corrisponde alla realtà dei fatti che lo SMA avesse consegnato i nastri ancor prima che giungessero le autorizzazioni del Ministero alla consegna. I nastri vennero consegnati il 3 ottobre 80 e prima di quella data nessuna comunicazione venne fornita al magistrato. Pertanto fino a quella data i nastri di

registrazioni di Marsala, già richiesti prima dall'AG di Palermo e poi da quella di Roma, sono rimasti nella disponibilità del 35° CRAM di Marsala.

A ciò va anche aggiunto che in una nota classificata “Segreto” del Segretariato generale della NATO, trasmessa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri nel gennaio 89 e acquisita dagli atti della Commissione Pratis, si rileva “che tutte le registrazioni che sarebbero state normalmente trattenute al Centro Operazioni di Settore (SOC) sono state consegnate alle Forze Aeree italiane nel luglio 80, e successivamente consegnate al magistrato italiano”. Pertanto, a seconda di quanto precisato in questa nota, le registrazioni della Difesa NATO sarebbero state consegnate soltanto a luglio dell'80. Di questa circostanza nessuno ha mai fatto riferimento tantomeno il Ministro della Difesa.

Il Ministro Lagorio afferma di non avere interessato il S.I.S.MI in quanto ritenuto inefficiente. Nel corso nella prima audizione in Commissione Stragi, si mostra categorico in tale affermazione, mentre nel corso della seconda audizione modifica il senso delle sue parole, riferendo di non escludere che il Servizio gli abbia potuto fornire notizie di routine. In vero il S.I.S.MI sull'evento non è stato inattivo; anzi tutt'altro. E' sufficiente rammentare, come già s'è scritto, che il S.I.S.MI alla data del 10 luglio trasmetteva al Ministro un appunto sull'evento, quasi una sorta di punto di situazione; a fine luglio si verificava quell'attivismo che porterà il S.I.S.MI ad acquisire direttamente a Martina Franca i dati radaristici sull'evento e sul MiG libico; ad agosto i dati radaristici venivano analizzati - su richiesta dello stesso S.I.S.MI - dal SIOS/A; e con appunto al Direttore del Servizio, datato 28 agosto, si precisava che “le risultanze informative finora acquisite e l'analisi dei dati di plottaggio fanno categoricamente escludere l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 in questione con altro velivolo, ancorché non identificato, per cui restano da vagliare altre ipotesi diverse da quella suddetta”; a dicembre dell'80 trasmetteva al Sottosegretario con delega ai Servizi, Mazzola, un appunto riepilogativo sulla vicenda in cui, tra l'altro, si evidenziavano “le valutazioni del SIOS/A avanzate in via riservata che portano ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo le cause del disastro” e si concludeva precisando che “tutte le ipotesi appaiono verosimili anche se trova maggior credito quella che addebita l'incidente al cedimento strutturale del velivolo”.

Da ciò si rileva, pertanto, che il Ministro Lagorio attivò il S.I.S.MI o quantomeno venne informato dal Servizio sull'attività svolta in direzione dell'evento di Ustica; e che non si trattava di notizie di routine, ma bensì di un insieme di specifiche attività informative, che terminavano con l'esclusione dell'ipotesi della collisione con altro velivolo.

Dalle dichiarazioni rese dal Ministro sembra evincersi una certa presa di distanza dall'attività svolta dal Servizio, la cui inefficienza riferita da Lagorio non ha trovato alcuna conferma nelle relazioni del Governo presentate al Parlamento sulla attività dei Servizi di informazione. Tra l'altro, il Ministro nella audizione alla Commissione P2 resa in data 27.04.82 non fa alcun riferimento a questa inefficienza, anzi precisa - in merito agli ufficiali risultati iscritti alla P2 - che “una valutazione complessiva del comportamento degli ufficiali compresi nella lista Gelli mi porta alla conclusione che non vi sia stata da parte di questi ufficiali un'attività estranea deviata rispetto ai doveri propri dello status militare di questi appartenenti alle forze armate”.

Perplessità analoghe si rilevano anche nella relazione del Presidente della Commissione Stragi comunicata alle Camere in data 1° ottobre 90, ove si legge: “L'audizione di Lagorio creò un altro problema. Richiesto se per assumere informazioni e per approfondire la conoscenza dei fatti fossero stati attivati i Servizi, il Ministro della Difesa, che pure aveva detto di avere dato ordine di “rivoltare la Difesa come un guanto” per sapere cosa poteva essere successo, rispose di non averli attivati perché “deboli, male organizzati, privi di tecnologie, dispersi in modo incoerente sul territorio di azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali”.

La dichiarazione creò la necessità di approfondire questo aspetto. Fu solo un anno dopo la sciagura del DC9 che i Servizi furono investiti dallo scandalo della P2. All'epoca i Servizi erano stati appena riformati. Perché Lagorio colpiva il S.I.S.MI, proprio il Servizio che dipendeva dal suo Dicastero, con un giudizio così devastante? Di un giudizio così critico non c'è traccia nei documenti ufficiali dell'epoca (in particolare nelle relazioni semestrali inviate dalla Presidenza del Consiglio al Parlamento), né nei ricordi di chi aveva il compito di vigilare sui Servizi.

Il senatore Mazzola, il sottosegretario all'epoca addetto ai Servizi, ha dichiarato di non avere mai sentito esprimere nell'80 valutazioni di questo tipo e di questa portata. Ci si domanda di conseguenza quale fosse il significato della presa di distanza a posteriori di Lagorio dai Servizi. Lagorio non poteva non sapere che il S.I.S.MI non solo era stato attivato, ma che aveva un ruolo assai rilevante nella vicenda. S'è vista in precedenza l'attenzione portata dal S.I.S.MI addirittura alla lettura dei dati radar e alla loro interpretazione. E s'è accertato che non tene per sé le risultanze.

Quella di Lagorio apparve alla Commissione una posizione difficile da sostenere. Quando gliene fu richiesta ragione, Lagorio rispose: “Io ho lavorato solo con gli Stati Maggiori”. Tale frase non poteva che essere

interpretata nel senso che il Ministro non intendeva discostarsi in alcun modo dalla linea ufficiale dell'Aeronautica e della Difesa. Questa linea non “portava” i dubbi e le incertezze che i Servizi (quelli d'informazione e d'arma) avevano fatto affluire agli Stati Maggiori. Quindi ci fu la necessità di minimizzare il ruolo dei Servizi, fino a farli scomparire o dichiararli inaffidabili”.

Il senatore Mazzola in una missiva datata 26.07.89 diretta al Presidente della Commissione Stragi scrive “Ho appreso dai giornali nei giorni scorsi e poi dalla tua lettera, che la decisione di non attivare il S.I.S.MI sarebbe stata presa dal Ministro Lagorio in quanto riteneva “il Servizio debole, male organizzato, tecnologicamente assai arretrato, privo di autorità e di credibilità a livello internazionale”. Debbo dire che la cosa mi sorprende in quanto all'epoca dei fatti in questione il Ministro Lagorio non avvertì di questa sua decisione la Presidenza del Consiglio, non esternò queste sue convinzioni sull'inefficienza del S.I.S.MI e tantomeno propose avvicendamenti al vertice del Servizio o provvedimenti cautelari”. Analoga risposta viene fornita alla Commissione Stragi dal CESIS con missiva del 29 luglio 89.

Il Ministro Lagorio riferisce che Santovito non ebbe mai a riferirgli nulla su Ustica in occasione delle sue visite. Invece, dagli atti acquisiti dal S.I.S.MI si rileva in calce all'appunto datato 28 agosto 80 concernente l'evento e di cui sopra si è fatto cenno, una annotazione apposta dal generale Santovito, in cui dava atto di aver parlato con il Ministro.

Il Ministro Lagorio afferma di aver tenuto un “rapporto gerarchico stretto e formale” con i capi dei Servizi. Dalla agenda sequestrata alla vedova del generale Santovito si rilevano alle date del 19 agosto, 7 ottobre e 18 dicembre tre incontri conviviali dei coniugi Santovito con il Ministro Lagorio. Al primo - a casa dei Santovito - con la presenza di altro ospite, l'ammiraglio Torrisi; il secondo - sempre a casa dei Santovito - con la presenza dei generali Cappuzzo, Poli e Giannini; l'ultimo con i collaboratori del generale Santovito e l'on.le Mazzola. Indicativa risulta, peraltro, la deposizione resa dal teste Pelaia al GI di Venezia in data 10.02.86: “il Santovito era in ottimi rapporti con Ruffini e Lagorio nonché con Mazzola. Fu il Lagorio che intervenne presso il Lugaesi al fine di far desistere costui da provvedimenti restrittivi nei confronti del Santovito riguardanti il ritiro dell'autovettura e dell'appartamento privato di via Flaminia”.

Il Ministro Lagorio afferma di essersi trovato meglio alla Difesa dopo l'allontanamento dei militari appartenenti alla P2.

Al fine di valutare meglio questa affermazione dell'on.le Lagorio torna utile riportare quanto rilevato dal PM di Bologna nella requisitoria del procedimento penale sulla strage del 2 agosto. Quella Procura segnalava la testimonianza della Maestra della Gran Loggia tradizionale femminile d'Italia secondo cui sarebbero esistiti numerosi riscontri sui rapporti Salvini-Lagorio e Gelli-Lagorio; evidenziava i rapporti Pazienza-Lagorio riportando le dichiarazioni di Alvaro Giardili al PM di Roma laddove riferiva che Lagorio “molto doveva” a Pazienza, in quanto quest'ultimo “lo aveva servito e non aveva mai parlato”. Il PM inquadrava questo legame nella spartizione della somma di un miliardo e mezzo prelevato dal generale Santovito dal riscatto Cirillo a seguito della trattativa BR-S.I.S.MI-Camorra. Evidenziava, infine, la nomina di Luigi Tommasuolo - massone appartenente ad una Loggia di La Spezia che aveva presentato per l'affiliazione l'ammiraglio Torrisi - a presiedere la Commissione di Inchiesta Ministeriale incaricata di accertare le responsabilità disciplinari dei militari iscritti alla P2, numerosi dei quali sarebbero stati “assolti” anche della semplice negazione di appartenenza. Ma tali indicazioni non hanno trovato sostegni di prove, cosicchè non ne è derivato alcun rinvio per ipotesi di reato.

Riferimenti al Ministro Lagorio si rilevano nelle parti segretate del rapporto del S.I.S.MI su Pazienza datato 24.11.81 e redatto dal colonnello Cogliandro, laddove veniva evidenziato che “Sono stati ventilati, infine, rapporti di natura imprecisata tra Pazienza ed il Ministro della Difesa Lagorio; le voci, se attendibili, non meraviglierebbero eccessivamente in quanto il Pazienza è in rapporti con Craxi e sono noti in pubblico i rapporti intercorsi ed accertati tra Calvi ed il PSI”. E' lo stesso Pazienza che in una memoria a sua firma dal titolo “Funzionamento e struttura del Supersismi. (Superesse)” a precisare che le informazioni e le indagini effettuate dalla struttura venivano dal generale Santovito poi passate alle Divisioni interne del S.I.S.MI ed al Ministro della Difesa. Pazienza, inoltre, dichiarava nel corso della deposizione resa in data 11.04.94 a questo GI che i suoi rapporti con il Ministro della Difesa, Lagorio, erano mediati attraverso il suo collaboratore diretto di Firenze, Giovanni Signori conosciuto tramite Ferdinando Mach di Palmstein.

Infine vi è da rilevare che nell'agenda di Mannucci Benincasa sequestrata dal GI di Bologna risulta registrata, alla data del 19 febbraio 93, un incontro tra Mannucci Benincasa e l'on.le Lagorio, durante il quale l'ufficiale del S.I.S.MI chiede consigli in relazione alla interrogazione parlamentare presentata nei suoi confronti dall'on.le Cipriani: “... Poi sopraggiunge l'on. mentre sto raccontando le vicende note. E proseguiamo.

Mi dice fra l'altro che, sebbene l'interrogazione sia con risposta scritta, è possibile che AN. non risponda affatto: il 50% delle interrogazioni rimane inevaso! Poi potrà farlo chissà fra quanto tempo. Volendo che sia data, dovrebbe richiederlo l'ammiraglio. Poi mi consiglia di starmene più tranquillo e defilato, mirando ad ogni costo a rimanere nella struttura. Non ritiene che ci siano motivi, stando così le cose, per un serio movimento di sede. Tra i possibili movimenti che possono aver mosso NOT ad attaccarmi, prima ancora che io gli spieghi il ruolo di NOT nella questione Montorzi e quindi il favore del PCI, è lui che accenna ad una possibile promessa di un seggio al Parlamento. Non esclude neppure il falso scopo (colpire me X colpire in effetti Orazio), ma non da parte del PCI, perché non hanno nulla contro di lui, sta bene con quasi tutti, forse solo con una parte della DC, perché vedono in lui soprattutto il benvenuto da Craxi ... Comunque la cosa più importante, anche per il modo in cui me l'ha detto, con convinta partecipazione, è stata l'affermata necessità, opportunità di rimanere nella struttura, stare attento all'emarginazione. Di Cipriani dice che sarebbe subito da arrestare, è un soggetto che avrebbe suscitato il max interesse del Lombroso! Bisogna vederlo in faccia! Per tutta la vicenda, bisogna saper ingozzare, assorbire - anche lui ha ricevuto accuse infamanti e poi rivelatesi infondatissime, come quella del miliardo "preso" nel contesto del processo Cirillo".

L'on.le Lagorio veniva nuovamente esaminato da questo Ufficio in data 10 dicembre 97. L'atto si rendeva necessario, tra l'altro, in quanto dalla documentazione acquisita al Gabinetto della Difesa si rilevava un biglietto manoscritto del Capo di Gabinetto, generale De Paolis, in cui questi registrava, alla data del 19 luglio 80, le prime informazioni sulla caduta del MiG libico e sul pilota di questo velivolo. In particolare il Capo di Gabinetto annotava sul primo foglio: "Pilota distaccato - casco di marca russa - calzari italiani - documenti molto interessanti - una specie di testamento/dichiarazione". Il documento, esibito al generale De Paolis in occasione della testimonianza resa in data 14.01.97, veniva riconosciuto come proprio e le notizie contenute "sicuramente" comunicate al Ministro. Circostanza, quest'ultima, che nel corso di una nuova testimonianza resa sempre a questo Ufficio in data 26.11.97 - in cui l'ufficiale dichiarava, tra l'altro, che "nel contenuto del testamento dichiarazione potrebbe esserci stata una richiesta di perdono", e, a domanda specifica, che ciò rappresentava una sua "pura, generica illazione" - veniva modificata con l'affermazione di "non ricordare se le notizie contenute negli appunti siano

state riferite al Ministro”, e giustificando tale eventuale negligenza con un “errore di valutazione”.

Il riferimento al documento-testamento ha trovato conferma nelle dichiarazioni rese dal teste Milani Enrico, colonnello dell'AM in congedo che nell'80 era in servizio al S.I.S.MI. Questi riferiva prima al GI di Venezia e poi a questo GI che nei giorni immediatamente successivi alla caduta del MiG libico si era recato su ordini superiori, dal generale Tascio nella sede del SIOS/A al fine di tradurre la documentazione in arabo trovata al pilota. Milani riferiva di aver visto un piccolo pezzo di carta bruciato “che recava delle diciture vergate a mano che recitavano una sorta di dichiarazione: “Io sottoscritto pilota ... colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti ... Si trattava di una dichiarazione di responsabilità”. Milani nella testimonianza resa a questo GI in data 02.12.97 aggiungeva che quando lesse nella sede del SIOS il biglietto associò la dichiarazione di responsabilità all'abbattimento di un velivolo civile cioè all'incidente occorso il mese prima all'aereo dell'Itavia. Della circostanza informò soltanto il generale Terzani - al quale consegnò, tra l'altro, il biglietto asportato dalla sede del SIOS - nulla disse, invece, ai suoi superiori. E' indubbia l'importanza della circostanza riferita da Milani che ha trovato, lo si sottolinea ancora, una parziale conferma nell'appunto del Capo di Gabinetto.

L'on.le Lagorio, preso atto dei contenuti dell'appunto del Capo di Gabinetto, riferiva che “le notizie riportate negli appunti mi sono state riportate ad esclusione del “testamento-dichiarazione” la cui importanza non poteva e non può essere sottovalutata”. Il medesimo, preso altresì atto che il documento “testamento-dichiarazione” non risultava essere stato mai esibito e che l'unico riscontro documentale risultava costituito dall'annotazione del Capo di Gabinetto, dichiarava che “Se il documento della cui esistenza dà prova l'appunto del generale De Paolis non è più reperibile, si deve concludere che può essere stato trafugato”. Rilevava altresì la gravità del comportamento omissivo del suo Capo di Gabinetto che non gli aveva riferito una circostanza che poteva essere considerata la più importante, in quanto avrebbe spiegato i motivi del volo del pilota del MiG libico.

L'on.le Lagorio riferiva altresì di essere incline a ritenere che l'informazione ricevuta sul recupero di relitti in mare non appartenenti al DC9 dell'Itavia potesse essergli pervenuta dall'on.le Corallo, deputato siciliano, particolarmente attento alla vicenda; che la versione “permanente” dei militari - che lamentavano di non avere a disposizione tutti gli elementi di rilevazione perché sequestrati dalla Magistratura - era l'esclusione della collisione con aerei italiani ed allo stesso modo dell'abbattimento con missile, in quanto non ne risultava alcuno mancante, e che gli alleati ad

analoghe domande avevano risposto che anche presso di loro non mancavano aerei o missili; che quando ai primi di luglio dovette riferire alle Camere, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica gli trasmise un rapporto in cui si affermava che l'attività volativa al momento dell'incidente era "rarefatta"; che la circostanza riferita dal generale Pisano alla Commissione Pratis, secondo cui i tre plots sconosciuti del radar di Ciampino potessero corrispondere ad un aereo in manovra per colpire il DC9, non gli era stata mai riferita; di non avere mai preso visione dell'informativa del SIOS/A del 9 agosto diretta all'attenzione del vice capo di Gabinetto, generale Pugliese, relativa alla missione di due ufficiali dell'AM a Boccadifalco per la visione dei reperti recuperati in mare non appartenenti al DC9 Itavia; di non essere a conoscenza di un progetto Notarnicola-Tascio relativo alla vicenda del MiG libico, di cui si è trovato riscontro in un'annotazione manoscritta apposta in un documento custodito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI relativo all'autopsia del pilota libico, di cui un esemplare era stato portato il 23 luglio 80 all'attenzione dello stesso Ministro; di non essere a conoscenza di un particolare attivismo a fine luglio dell'80, concernente l'acquisizione a Martina Franca delle registrazioni radar relative al MiG libico ed al DC9 dell'Itavia.

Escludeva infine che l'annotazione del generale Tascio, apposta alla data del 28 luglio 80 sul brogliaccio sequestratogli, concernente la voce sparsa ad "alti livelli" sulle tracce registrate all'altezza di Ponza potesse esser mai pervenuta al suo livello di Ministro.

2. L'on.le Rino Formica.

Nel giugno dell'80 al vertice del Ministero dei Trasporti si trovava il deputato socialista Rino Formica, che aveva assunto l'incarico il 4 aprile con il secondo governo Cossiga, rimanendo in carica fino a giugno dell'81 con il governo Forlani, mese in cui lasciava l'incarico ai Trasporti per assumere il Dicastero delle Finanze con il governo Spadolini.

Il primo atto ufficiale compiuto dal Ministro porta la data del 28 giugno 80 ed è la costituzione di una Commissione d'inchiesta presieduta dal dottor Carlo Luzzatti della Direzione Generale dell'Aviazione Civile.

L'8 luglio 80 il Ministro Formica si presenta una prima volta al Senato per rispondere alle interrogazioni e interpellanze parlamentari concernenti la sciagura aerea occorsa al DC9 e la situazione della società Itavia. Il Ministro pronuncia parole di cordoglio per le famiglie delle vittime, promette di

rilanciare l'impegno politico per migliorare le strutture di controllo dei voli, redige la cronistoria del volo fino alla scomparsa e si sofferma sulle possibili cause del disastro: "Le ipotesi sinora formulate sulle cause dell'incidente, apparse anche sulla stampa, dell'avaria, della collisione in volo e della esplosione sono attualmente valutate dalla Commissione d'inchiesta, alla quale vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che pervengono al mio Ministero. Sono pervenute una serie di indicazioni, alcune anche fantasiose, ma per scrupolo e per dovere noi le abbiamo tutte trasmesse alla Commissione d'inchiesta". Riguardo all'ipotesi di avaria afferma che dalla documentazione tecnica sullo stato di navigazione del velivolo fornita dal Registro Aeronautico Italiano (RAI) risultava che il DC9 era stato sottoposto normalmente al programma di manutenzione approvato e svolto sotto la sorveglianza del RAI stesso.

Afferma inoltre: "Per quanto riguarda l'ipotesi di collisione gli elementi sono stati raccolti presso il Ministero della Difesa il quale ha dichiarato la propria disponibilità a fornire i dati di cui è a conoscenza ed ha escluso qualsiasi collisione con aerei dell'Aeronautica Militare. Inoltre sono stati rimessi alla Commissione d'inchiesta i dati e le informazioni che a tal fine sono pervenuti al mio Ministero. Circa l'ipotesi di sabotaggio sono stati interessati gli organi di sicurezza ed il Ministro dell'Interno".

Dopo un acceso dibattito sulla situazione della società Itavia il Formica conclude informando il Senato di aver sollecitato la Commissione d'inchiesta amministrativa perché gli comunicasse gli sviluppi della indagine a mano a mano che si fosse pervenuti a singoli risultati, anche parziali, ed impegnandosi a trasmetterli al Parlamento.

Infatti il 6 agosto 80 il Ministro Formica trasmette al Parlamento ed al Presidente del Consiglio, Cossiga, una prima relazione preliminare sullo stato delle indagini della Commissione d'inchiesta, aggiornata al 31 luglio, in cui vengono elencate le ipotesi sulle quali la Commissione stava lavorando, ponendo in evidenza che per ovvii fini preventivi "l'ipotesi di danneggiamento strutturale è stata seguita con particolare riguardo".

Il 13 dicembre 80 trasmette al Presidente del Consiglio, Forlani, al Ministro della Difesa, Lagorio, e ai Presidenti dei due rami del Parlamento una seconda relazione preliminare della Commissione Luzzatti aggiornata al 5 dicembre 80, in cui si afferma che "allo stato attuale delle indagini la Commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione con altro velivolo". Nella relazione viene inoltre evidenziato che l'analisi effettuata su un frammento di metallo rinvenuto nel cadavere di una passeggera ha

evidenziato la presenza, non facilmente giustificabile, di fosforo e che è stato accertato che tale frammento proveniva da una struttura situata nel vano carrello.

Il 16 dicembre 80 con decreto del Ministro Formica vengono revocate le concessioni all'Itavia. Lo stesso giorno il Presidente della Compagnia, Aldo Davanzali, trasmette al Ministro una lunga lettera, nella quale afferma “la certezza della distruzione, ad opera di un missile, di un aereo, mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata dallo Stato Italiano all'Aviazione civile”. Lo stesso giorno il Ministro Formica risponde alle interrogazioni al Senato sulla situazione della società Itavia. Il Ministro nel dare lettura della lettera al medesimo indirizzata dal Presidente dell'Itavia, richiama la 2^a prerelazione della Commissione d'inchiesta - dando notizia che era stata trasmessa al Presidente del Consiglio, al Ministro della Difesa e ai Presidenti dei due rami del Parlamento - che aveva raggiunto “la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale e della collisione in volo con altro velivolo”, osservando che “dalla relazione si ricava che è stata una esplosione, e non è ancora certo che sia stata una esplosione a bordo o dovuta ad un corpo estraneo”; concludeva l'intervento affermando: “credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale”.

Il 16 marzo 82 la Commissione d'inchiesta presenta al Ministro dei Trasporti, Balsamo, che aveva sostituito l'on.le Formica, una relazione, le cui conclusioni mettono in evidenza che: “causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile”.

L'on.le Formica, oramai non più Ministro dei Trasporti - ritornava sulla vicenda di Ustica nel corso di un'intervista al giornalista Mario Scialoja, poi pubblicata sul settimanale “L'Espresso” del 26 aprile 88, all'interno di un articolo dal suggestivo titolo “Segreto di strage”. Le dichiarazioni di Formica, virgolettate, precisavano: “poche ore dopo l'incidente telefonai al generale Rana, allora Presidente del Registro Aeronautico Italiano e quindi massimo responsabile della sicurezza degli aerei civili: mi diede subito un'informazione precisa: disse che al DC9 Itavia esploso in volo 60 miglia a Nord di Ustica si era avvicinato un oggetto volante non identificato e che subito dopo l'aereo di linea era stato colpito da un missile”. Il deputato aggiungeva di aver sempre avuto piena fiducia nel generale Rana e che, proprio per questa ragione, “rispondendo in Parlamento alle interrogazioni dei partiti aveva affermato che l'ipotesi del

missile rimaneva più forte delle altre”; il generale Rana gli aveva chiarito che le “sue tempestive informazioni gli derivavano da un'analisi dei tracciati radar e da sue fonti precise all'interno degli ambienti militari che conosceva bene. Ebbi l'impressione che volesse mantenere una certa riservatezza su quello che lui poteva considerare un segreto militare”.

Le affermazioni dell'on.le Formica non suscitarono molto clamore. Soltanto l'on.le Rodotà il 26 aprile 88 presenta un'interrogazione parlamentare al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro della Difesa e dei Trasporti, per conoscere se le affermazioni di Formica al settimanale “L'Espresso” corrispondessero al vero, chiedendo di conoscere quali fossero “le ragioni per cui queste informazioni non sono state comunicate né alla Magistratura inquirente né al Parlamento”.

Su “L'Espresso” del 15 maggio veniva pubblicata la precisazione dell'on.le Formica, in cui il medesimo osservava che la virgolettatura pubblicata sull'articolo dell'edizione del 26 aprile rappresentava una “forzatura” del suo pensiero: il generale Rana, dopo avergli assicurato che i controlli RAI erano stati positivi, aveva formulato l'ipotesi che non fosse da escludere l'impatto con un missile e di questa valutazione era stato informato il Ministero della Difesa. In calce alla precisazione il giornalista Scialoja aggiungeva che nell'intervista il ministro Formica non aveva attribuito al generale Rana delle ipotesi, bensì l'indicazione di fatti: “Rana con determinazione mi disse che il DC9 era caduto per un fatto esterno e che dal tracciato radar e da sue fonti risultava che al momento dell'incidente vicino all'aereo di linea si trovava un oggetto esterno che lo colpiva”: queste le parole di Formica appuntate sul mio bloc-notes durante l'incontro”.

Il 29 giugno 89 la Commissione Stragi procedeva all'audizione dell'on.le Formica, il quale forniva alla Commissione tutti gli elementi a sua conoscenza ed a sua disposizione concernenti la vicenda di Ustica. Nella qualità di Ministro dei trasporti aveva provveduto il 28 giugno 80 a nominare una Commissione tecnico amministrativa di inchiesta, presieduta dal dottor Luzzatti, la cui attività si era svolta in parallelo ed in perfetto accordo con l'inchiesta dell'autorità giudiziaria; all'indomani dell'incidente, ragioni di carattere emotivo avevano condotto molti ad identificare nel cedimento strutturale dell'aereo la causa del disastro e ad imputare al Registro Aeronautico Italiano, di cui era Presidente il generale Rana, ufficiale di grande serietà e preparazione professionale, la responsabilità di carenze nei controlli prescritti; per tale motivo aveva convocato il generale Rana, suggerendogli di dare le dimissioni ove fossero emerse inadempienze da parte del RAI; egli aveva risposto tuttavia che, proprio perché la società

Itavia si trovava in condizioni di difficoltà, i controlli effettuati erano stati semmai più rigorosi. Qualche giorno dopo in un successivo incontro, il generale gli aveva consegnato la documentazione attestante la regolarità dei controlli eseguiti sul velivolo, mostrandogli inoltre la trascrizione di un tracciato radar dal quale, secondo l'interpretazione dello stesso Rana, poteva desumersi la presenza di un altro aereo in prossimità del DC9, di modo che, “non si doveva perseguire la strada del cedimento strutturale del velivolo, poiché vi erano tutti gli elementi per considerare anche la possibilità della presenza di un missile”. Il Parlamento era stato informato dei risultati interlocutori raggiunti dalla Commissione Luzzatti, la cui relazione preliminare del 5 dicembre 80 era stata trasmessa dall'on.le Formica in quello stesso dicembre; aveva scoraggiato la discussione sulla mozione sottoscritta da tutti i gruppi (tranne il MSI-DN), il cui primo firmatario era stato il Presidente Gualtieri, che attribuiva al difetto di manutenzione dell'aereo la causa dell'incidente; la sua prima preoccupazione era stata quella “di evitare la strada che portava ad un depistaggio obiettivo, cioè la strada del cedimento strutturale dell'aereo e ciò sulla base della documentazione fornita dal generale Rana e dalle valutazioni dal medesimo espresse”; giacché il generale Rana aveva tratto determinate conclusioni - “avrà anche parlato con i militari o altre persone (non è pensabile che egli non avesse parlato con i responsabili dei vari Servizi)” - egli aveva avvertito tempestivamente il Ministro della Difesa, Lagorio, sull'opportunità di tenere in seria considerazione l'ipotesi del missile, precisando che i colloqui con Lagorio erano successivi all'8 luglio.

Il Presidente della Commissione nel corso della seduta richiamava la dichiarazione redatta dal generale Santucci, datata 20 aprile 89 - allegata alla relazione Pisano - nella quale l'ufficiale riferiva di avere accompagnato, nella sua qualità di Addetto aeronautico dell'Ambasciata italiana a Washington, il generale Rana ed un altro funzionario del RAI presso la Federal Aviation Agency (FAA), perché vi fosse esaminato il nastro delle registrazioni radar dell'incidente; il generale Santucci riferiva inoltre che, essendosi prestato come interprete nel colloquio tra i tecnici americani e i funzionari italiani, aveva udito distintamente gli esperti della FAA affermare che dalle registrazioni non era possibile intravedere nemmeno la traccia del DC9 dell'Itavia. Il Presidente, infine, osservava che il punto di maggior rilievo emergente da questi fatti era la disinvoltura con cui registrazioni tanto importanti ai fini dell'inchiesta erano state utilizzate dal generale Rana e portate addirittura all'estero, chiedendo al Ministro Formica se il generale Rana disponesse di una specifica autorizzazione.

L'on.le Formica affermava innanzitutto di non avere mai interferito con i lavori della Commissione d'inchiesta da lui nominata, e questa non lo aveva mai informato della sua attività d'indagine, né era tenuta a farlo. Osservava che il RAI è un ente autonomo il cui presidente non è un funzionario del Ministro e che quindi in tal veste non è obbligato a richiedere autorizzazioni per le sue iniziative. Non poteva perciò sapere per quale motivo il generale Rana si fosse recato negli Stati Uniti; ma supposeva che il tracciato che egli vide “in quei giorni”, fosse quello che era stato portato in America nell'agosto dell'80; ciò che poteva affermare era che egli aveva invitato il generale Rana a mettersi a disposizione della Commissione ministeriale d'inchiesta.

Alla domanda del Presidente se avesse informato, all'epoca dei fatti, la Commissione Luzzatti dei sospetti esternatigli dal generale Rana intorno alla probabilità che fosse stato un missile ad abbattere il DC9 ed anche su quelle ipotesi che, nella seduta dell'8 luglio 80 al Senato, aveva riferito esser pervenute al Ministero, definendole peraltro fantasiose, il Ministro Formica rispondeva, sottolineando che suo dovere era trasmettere alla Commissione d'inchiesta non i sospetti, le opinioni e le ipotesi, ma soltanto le certezze documentali.

Formica, infine, rispondendo a domande poste dai commissari, affermava: il problema del recupero del relitto si era posto effettivamente, ed lo si sarebbe dovuto affrontare, subito dopo la consegna da parte della Commissione Luzzatti nell'82 delle proprie conclusioni, chiedendo tra l'altro che si procedesse al recupero; all'epoca egli però non era più Ministro dei Trasporti. Escludeva comunque che il Governo, nella sua collegialità, avesse mai discusso della questione, almeno fino al dicembre dell'81, momento in cui egli cessò di far parte della compagine ministeriale; il Consiglio dei Ministri non affrontò la questione poiché non vi erano elementi sufficientemente certi per svolgere una discussione dotata di qualche serietà. Riteneva che i Servizi si fossero attivati, perché con ogni probabilità le risposte rese al Parlamento dovevano fondarsi su informazioni provenienti dai Servizi stessi. Come riteneva accettabile una ricostruzione della vicenda che attribuiva a responsabilità sia dell'AG che del Governo per il mancato chiarimento - a distanza di molti anni - delle cause del disastro; qualora comunque si fosse supposto che, all'epoca, la volontà dei responsabili politici e delle strutture amministrative fossero in perfetta sintonia. Stimava demenziale la connessione tra Affatigato ed i servizi francesi. Aggiungeva poi di non aver mai ricevuto, nel mentre si trovava in Calabria, una telefonata da un ufficiale dell'AM - così come riportato in un articolo del “Corriere della Sera” a firma del giornalista Purgatori - in cui costui avrebbe

riferito al suo segretario che “i primi elementi a disposizione, sembravano indicare che il DC9 Itavia era stato abbattuto da un missile”, rappresentando di essersi recato in Calabria, come Ministro dei Trasporti, una sola volta, in occasione di un riunione compartimentale delle ferrovie. Specificava di non avere mai parlato con il Ministro della Difesa, Lagorio, della vicenda del MiG libico.

Il Ministro concludeva l'audizione affermando che, una volta esclusa l'ipotesi del cedimento strutturale e della collisione con altro velivolo, solo i Servizi potevano essere in grado di fornire risposte ad interrogativi sugli autori di un attentato o sui responsabili del lancio di un missile; i Servizi tuttavia “non sono stati capaci di darci delle indicazioni o non hanno voluto darle, o a suo tempo hanno depistato”. A tal riguardo Formica faceva notare che quando si lascia trascorrere un lungo tratto di tempo senza accertare la verità, è molto più facile “sopprimere prove e uomini”.

Il 20 luglio 89 - a seguito di nota del PM del 7 luglio, in cui tra l'altro quell'Ufficio avanzava richiesta di esaminare gli onorevoli Formica e Lagorio “sulle notizie acquisite nell'immediatezza del disastro e sui contatti avuti tra loro in merito ad esso” - il parlamentare veniva esaminato per la prima volta da questo Ufficio. L'on.le Formica, preliminarmente dichiarava di aver esposto quanto a sua conoscenza nel corso della seduta alla Commissione stragi del 29 giugno 89; ribadiva che nella immediatezza del fatto aveva provveduto a nominare la Commissione d'inchiesta tecnico-formale cui chiamò come presidente il dottor Luzzatti; osservava che prima dell'8 luglio 80 aveva avuto un colloquio con il generale Rana, Presidente del RAI “il quale mi mostrò una fotocopia di un foglio sul quale erano riportati dei tracciati: il generale Rana mi fece presente che non era opportuno abbracciare sic e sempliciter la tesi del cedimento strutturale dell'aeromobile, che allora era la più accreditata stante le difficoltà finanziarie in cui si dibatteva la società Itavia, ma che dall'esame del tracciato poteva pensarsi anche ad altra causa, quale l'impatto esterno con un missile o un meteorite”; precisava, in relazione all'articolo del giornalista Purgatori apparso sul “Corriere della Sera” del 27 aprile 88, relativo ad una presunta telefonata ricevuta da un suo segretario mentre si sarebbe trovato in Calabria, pochi giorni dopo l'incidente di Ustica, di essere stato in Calabria nel marzo dell'81 e non nell'80 e che pertanto l'episodio riferito dal giornalista doveva stimarsi frutto di pura invenzione.

L'on.le Formica, nell'occasione, consegnava al GI una sua lettera datata 27.04.88 indirizzata al Direttore del “L'Espresso” in cui segnalava che le parti virgolettate nell'articolo a firma del giornalista Scialoja erano “la

forzatura del mio pensiero” e che il riferimento del generale Rana sulla possibilità che non potesse essere esclusa l'ipotesi dell'impatto con un missile, non era altro che la formulazione di una ipotesi, di cui aveva informato il Ministro della Difesa.

Va osservato che tra la documentazione della Commissione Luzzatti è stato rinvenuto un biglietto manoscritto a firma del Presidente Luzzatti in cui questi registrava, alla data del 3 luglio 80, di aver comunicato all'ing. Fiorini del RAI ed al comandante Chiappelli dell'Itavia i risultati radar, che così venivano sintetizzati: “1°) Cessa segnale transponder; 2°) Appaiono ulteriori tracce sul primario divise in due maggiori ed altre”.

Il 24 ottobre 89 la Commissione Stragi procedeva ad una nuova audizione dell'on.le Formica. Il parlamentare preliminarmente, dopo avere esposto, in linea generale, le competenze del Ministro dei Trasporti, precisava che “in accordo con il Presidente del Consiglio dell'epoca, il Presidente Cossiga, molto sensibile a questo evento - decisi di invitare la Commissione tecnico-amministrativa a redigere una prerelazione non appena avesse acquisito gli elementi”. La prerelazione presentata al Parlamento alla fine dell'anno 80 “esprime un giudizio iniziale molto importante: escluse di fatto l'ipotesi del cedimento strutturale, cioè quello che all'inizio sembrava essere un convincimento molto diffuso al punto che venne indicata la possibilità che a causare la caduta fosse stato un corpo estraneo o anche un missile”, precisando che tale affermazione non aveva suscitato un grande interesse nell'opinione pubblica, nella stampa e nel Parlamento, al quale interessava più l'aspetto relativo alle condizioni finanziarie e gestionali dell'Itavia che non le cause che avevano determinato la caduta dell'aereo; osservava che la scarsa attenzione mostrata sia dall'opinione pubblica che dal Parlamento era causata dal drammatico periodo che attraversava l'Italia, gravemente colpita da tre eventi straordinari, “della caduta dell'aereo, della strage alla stazione di Bologna del mese di agosto, del terremoto dell'Irpinia del mese di novembre”; rilevava che la revoca delle concessioni all'Itavia scaturiva dalla rinuncia all'esercizio dell'attività da parte della stessa compagnia a partire dal 12 dicembre 80.

Dopo aver ribadito di non essere mai intervenuto sui lavori della Commissione presieduta da Luzzatti, con il quale mai aveva avuto occasione di interloquire, chiariva, in risposta ad un quesito posto dal Presidente, che la tesi del cedimento strutturale avanzata da apparati dello Stato doveva essere fondata o “su grandi prove e convinzioni (che mi pare non siano emerse neanche dopo 10 anni) oppure serviva a coprire”; ricordava che tale

posizione sostenuta sia dalle autorità militari che dai Servizi, era propugnata anche dal generale Fazzino.

Relativamente alle dichiarazioni del generale Santucci alla Commissione Pisano - che a parere di un commissario rientravano nel tentativo di screditamento del generale Rana - osservava che in questa vicenda si trovavano, da una parte, il generale Rana “persona di grande valore, di grande serietà, di grande scrupolosità ed onestà”, dall'altra, “la fonte che lo accusa, invece è, non dico sospetta, ma sicuramente una fonte che si inseriva all'interno di una solidarietà, che certo non ha dato un grande contributo all'accertamento della verità”.

Rispondendo alla domanda di un commissario che ricordava un intervento dell'on.le Formica in occasione di un convegno tenutosi a Firenze l'8.03.86 sul tema “Stragi: le ragioni e l'impunità”, in cui aveva addebitato la genesi delle stragi alla limitata sovranità dell'Italia rispetto agli alleati, facendo altresì esplicito riferimento alle scorribande dei servizi segreti arabi e israeliani in Italia, dichiarava la propria convinzione che ad alcune questioni “di strategia della tensione nel nostro paese non erano estranee forze di carattere internazionale”.

Relativamente alla ipotesi prospettatagli dal generale Rana, ribadiva di averla comunicata al Ministro della Difesa Lagorio, rilevando però che, nonostante la sua prospettazione in Parlamento ed i contenuti della prerelazione della Commissione Luzzatti, la posizione dei Servizi e dell'amministrazione militare era stata sempre “categorica”, tantochè lo Stato Maggiore dell'Aeronautica aveva trasmesso una comunicazione ufficiale in cui si “escludeva categoricamente l'ipotesi del missile”.

Come per Lagorio, anche per l'audizione di Formica in Commissione Stragi, del 24.10.91 lo SMA redigeva una nota elencando gli aspetti positivi e negativi per la Forza Armata emersi dall'atto. Tra gli aspetti negativi venivano indicati, tra l'altro: la posizione del cedimento strutturale sostenuta dalle autorità militari e giudiziarie “la quale era fondata su gravi prove e convinzioni (che mi pare non siano emerse neanche dopo 10 anni) oppure serviva a coprire” le affermazioni del generale Rana, persona ritenuta seria, onesta e corretta che riferisce di non scartare l'ipotesi dell'impatto con un missile a fronte delle dichiarazioni di un ufficiale che invece è in qualche modo coinvolto nella vicenda (il riferimento è al generale Santucci); la posizione dei Servizi e delle Autorità militari che indicavano nel cedimento strutturale la causa dell'incidente; il categorico atteggiamento delle autorità militari che fecero giungere anche una comunicazione ufficiale in cui escludevano l'ipotesi del missile.

Formica veniva sentito nuovamente anche da questo giudice Istruttore il 28 febbraio 95 in relazione all'intervento di Bisaglia in occasione della riunione del CIIS svoltasi il 5 agosto 80 a seguito dell'attentato alla stazione ferroviaria di Bologna del 2 agosto precedente. Bisaglia aveva sostenuto, come noto, la possibilità di un collegamento tra l'incidente aereo al DC9 e l'attentato alla stazione ferroviaria di Bologna. Nella minuta del verbale del CIIS redatta dal Segretario Generale del CESIS, prefetto Pelosi, veniva registrato, dopo l'intervento di Bisaglia che “colleg. fra incidente aereo DC9 e esplosione a Bologna”, l'intervento dell'on.le Formica: “per l'aereo i primi accertamenti ipotizzano una forte esplosione o una collisione - c'è già un primo rapporto”.

Formica dichiarava di non ricordare l'intervento precisando che “di certo non era suffragato da elementi concreti, ch  altrimenti avrebbero suscitato l'attenzione dei Ministri dell'Interno e della Difesa e dei responsabili dei Servizi e delle Polizie”.

3. Il senatore Francesco Cossiga.

Presidente del Consiglio dei Ministri, al tempo in cui si sono verificati i fatti di cui   processo, era l'on.le Francesco Cossiga che aveva assunto il 4 aprile 80 l'incarico, conservato sino al 17 ottobre dello stesso anno.

Nessuna attivit  risulta essere stata promossa dal Presidente Cossiga; la caduta dell'aereo dell'Itavia non risulta nemmeno essere stata affrontata in sede di Consiglio dei Ministri n  tantomeno in sede di CIIS, salvo che, come si vedr  pi  innanzi, in un breve intervento del Ministro Bisaglia nel corso della riunione di tale Comitato del 5 agosto 80 in cui questi enunciava la possibilit  di una connessione tra la strage di Bologna e il disastro dell'aereo Itavia. L'unica traccia documentale che si   reperita alla Presidenza del Consiglio del periodo del Governo Cossiga   la ricezione di una missiva del Ministro dei trasporti Formica, datata 6 agosto 80, con la quale si trasmetteva al Presidente Cossiga la 1^a relazione preliminare della Commissione Luzzatti.

Per quanto concerne la vicenda della caduta del MiG libico, non sono state rilevate dagli atti della Presidenza del Consiglio missive dirette alla personale attenzione del Presidente. Anche se particolare interesse il Presidente Cossiga aveva mostrato in quel primo periodo di Presidenza per le vicende della Libia. Si ricordino la missione Jucci in Libia, la liberazione

di Salem Said allo scadere dell'ultimatum di Gheddafi, il trattato in protezione di Malta; vicende di cui più a lungo in altra parte di questa motivazione.

Se l'attività del Presidente Cossiga è stata pressoché nulla nel periodo immediatamente successivo all'evento, altrettanto non si può dire del periodo in cui egli ha rivestito l'incarico di Capo dello Stato. Ai primi di agosto 86 a seguito dell'appello ricevuto dal “Comitato per la verità di Ustica”, presieduto dal senatore Bonifacio, finalizzato ad un intervento sul Governo “affinché fosse posta fine ad un silenzio intollerabile”, Cossiga, nella veste di Capo dello Stato, inviava una lettera al Presidente del Consiglio, Craxi, per sollecitare adeguati interventi, rilevando, tra l'altro, che emergeva “un quadro fin troppo chiuso delle oggettive difficoltà incontrate nell'inchiesta, ma anche del malessere che la disinformazione ha alimentato non solo nella pubblica opinione nazionale, ma anche negli ambienti comunitari”.

Un ulteriore intervento del Presidente Cossiga si registra dopo la visita al Quirinale dei familiari delle vittime, degli avvocati di parte civile, dei componenti del Comitato per la verità su Ustica e dei Presidenti di alcuni gruppi parlamentari, avvenuta il 22 giugno del 90, nel corso della quale tutti costoro lamentarono gli ostacoli frapposti per il raggiungimento della verità. Il Capo dello Stato, con missiva datata 22 giugno 90, rivolgendosi al Capo dell'Esecutivo, on.le Andreotti, invitava “a valutare l'opportunità di procedere ad un'attenta ricognizione delle sue competenze in ordine alle iniziative e misure adottate, per verificare la loro completezza, idoneità e trasparenza, e in ordine a quelle altre anche straordinarie, che possano essere assunte, anche in collaborazione con l'Autorità Giudiziaria competente e con la Commissione parlamentare”. Il Presidente non mancava di fare riferimento alle dichiarazioni rese dal Direttore del S.I.S.MI, Martini, alla Commissione Stragi “in relazione al grado di conoscenze che Servizi di informazioni di paesi alleati ed amici avrebbero avuto ed avrebbero dei fatti di Ustica ed in relazione al livello di collaborazione o meglio di non collaborazione in materia con i nostri Servizi”, ritenendo che compito del Governo dovesse essere quello di accertare la veridicità di tali affermazioni.

Il senatore Cossiga veniva sentito una prima volta il 30 luglio 92. Il parlamentare, preliminarmente, riferiva che l'incidente di Ustica era stato accolto come un fatto di ordinaria amministrazione “da collegarsi alla straordinarietà del periodo politico nel quale io ero Presidente del Consiglio”, in cui si era verificata la strage di Bologna, episodio che nessuno mise in collegamento con l'aereo di Ustica; ricordava che quel periodo, oltreché dolorosissimo per le vicende del terrorismo, era stato difficile anche

per altri episodi: il suo impeachment, l'omicidio Bachelet, la crisi economica; ricostruiva i giorni immediatamente successivi all'evento, precisando di presumere di essere stato immediatamente informato e di ricordare che il giorno dopo il Ministro Formica lo aveva ragguagliato sulle operazioni di ricerca, dandogli notizia della costituzione di una commissione d'inchiesta presieduta da Luzzatti, persona da lui conosciuta; precisava che l'incidente al DC9 non era stato mai discusso nelle sedute del Consiglio dei Ministri almeno fino al 17 ottobre 80, in quanto “non erano emersi elementi che potessero far supporre che si trattasse di una sciagura aerea diversa dalle altre”, rilevando che l'orientamento era quello che si trattasse di un incidente ad una “vecchia carretta”; osservava che il 10 luglio 80 il Ministro della Difesa, riferendo alla Commissione Difesa della Camera dei Deputati, aveva escluso l'ipotesi di una collisione con un velivolo militare italiano e che analoga dichiarazione era stata resa dalle autorità alleate; ricordava la prima relazione Luzzatti che formulava una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente, osservando che “mai nessun membro del Governo formulò con me ipotesi alcuna diversa da quelle contenute nella pre-relazione, e mai alcun Ministro, né dei Trasporti, né della Difesa, fece propria privilegiandola alcuna di queste ipotesi”; escludeva che l'ipotesi riferita dal generale Rana a Formica gli fosse stata comunicata da quest'ultimo o da Lagorio; riferiva anche che della vicenda non ricevette nessuna informazione dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Mazzola.

Il senatore Cossiga osservava inoltre che il periodo in cui era accaduto l'evento “era un periodo di notevole tensione Est-Ovest, era il periodo del riarmo nucleare, era il periodo in cui eravamo in uno stato di crisi successivo alla morte di Tito, dove l'Alleanza Atlantica temeva i turbamenti”.

Alle osservazioni di questo GI concernenti le risultanze istruttorie dalle quali emergeva una preoccupazione per la presenza di attività volativa statunitense nell'area del disastro e la costituzione in seno all'Ambasciata USA a Roma di un gruppo di lavoro, il senatore Cossiga rispondeva: “Sono cose che io ho appreso esclusivamente dai giornali quand'ero Presidente della Repubblica”; osservava quindi che come Capo dello Stato aveva investito gli organi competenti, affinché venissero richieste informazioni ai paesi alleati e che a seguito del suo intervento seguì con attenzione la vicenda, venendo aiutato dal suo consigliere militare, generale Nardini, definito “molto capace e attento, che è quello che poi è diventato Capo di SMA che mi pilotava in questa materia”.

Relativamente alla caduta del MiG23 escludeva che fosse stato supposto un collegamento tra i due eventi, ricordando che la versione data

era che si trattasse di un pilota in diserzione, e di avere appreso, nel periodo in cui svolgeva le funzioni di Capo dello Stato, del dubbio “che il pilota fosse italiano”. Quindi passava a delineare lo stato dei rapporti con la Libia: “la politica italiana nei confronti della Libia è quella di tenere ogni cosa ad un livello piuttosto basso e di non creare mai occasioni di scontro per la massa enorme di interessi economici”, rilevando che comunque questa non era la sua linea politica, “ma certamente la linea politica del Governo sì”; osservava che i rapporti con la Libia e l'Iran potevano sembrare ambigui e frutto di incertezza politica, ma osservava che “dietro c'è tutta una massa di lavori che poi vogliono dire operai, salari...quindi molte volte la mia purezza andava a scontrarsi con una concretezza che era più morale, forse, della mia purezza”.

Il Senatore non mancava di fare riferimento al trattato italo-maltese, il cui protocollo era stato firmato il 2 agosto 80, vicenda che aveva seguito personalmente trattandosi di questione delicatissima, in quanto la garanzia di neutralità di Malta prevedeva anche l'intervento militare in sua difesa; trattato che non fu ben accolto dalla Libia, che lo prese come un atto di ostilità nei suoi confronti. Riguardo alla Libia ed al mondo arabo osservava “che i nostri Servizi di informazione sono stati sempre servizi filo-arabi, e questo credo in un quadro generale della politica voluta da Aldo Moro”, ricordando che la lotta avvenuta nel passato tra Maletti e Miceli “è chiaramente una lotta tra due tendenze del servizio, una filo-israeliana e l'altra filo-araba”; ribadiva, infine, che all'epoca dei fatti, l'ipotesi di un collegamento tra la strage di Ustica e quella di Bologna non gli era stata mai rappresentata, rilevando che “nella tipologia degli atti gravi di terrorismo la reiterazione dell'atto terroristico è una delle cose abbastanza normali”, e ricordando il sequestro dell'industriale Schleyer ed il successivo dirottamento aereo di Mogadiscio. (v. esame Cossiga Francesco, GI 30.07.92).

Nuovamente sentito nel marzo 95 in relazione alla riunione del CIIS del 5 agosto 80, il Senatore dopo aver riferito che nel corso della riunione la tesi prevalente sulla matrice della strage di Bologna era stata quella della destra eversiva, dichiarava di non ricordare nulla sull'ipotesi avanzata dal Ministro Bisaglia del possibile collegamento tra l'attentato alla stazione di Bologna e l'aereo di Ustica. A tal riguardo, premettendo di essere dotato di ottima memoria, rappresentava il proprio scetticismo su detta ipotesi, rilevando che non era emerso, presso tutti i presenti alla riunione, alcun elemento di un collegamento tra Ustica e Bologna; osservava inoltre che, qualora l'ipotesi del Ministro Bisaglia fosse stata da lui recepita, egli non avrebbe successivamente mancato di collegarla alla tesi analoga avanzata

molti anni più tardi dall'on.le Zamberletti e dal capo della Polizia Parisi; specificava, quindi, di non avere mai ipotizzato un collegamento tra i due fatti, che, invece, stimava potersi trattare “di teoremi di Servizi di informazioni”; precisava, infine, di non potere escludere che l'ipotesi avanzata dal Ministro Bisaglia potesse essere stata rappresentata, a quest'ultimo, proprio da ambienti dei Servizi. (v. esame Cossiga Francesco, GI 02.03.95).

Nel gennaio 96 veniva nuovamente raccolta la sua testimonianza, in relazione al rinvenimento presso l'abitazione del generale Cogliandro, di una informativa “riservata”, senza data, in cui si riferiva che il Presidente Cossiga “al tempo in cui era Presidente del Consiglio ebbe i rapporti completi della tragedia di Ustica e fece in modo che non fossero divulgati” e che “secondo un servizio giornalistico documentato, ma tenuto ancora riservato - Cossiga -, per ragioni di Stato occultò i fatti. Se il tutto viene fuori, scoppia uno scandalo, perché Cossiga ha ricevuto le famiglie dei defunti nel disastro”.

Il Senatore, dopo aver precisato di avere conosciuto il generale Cogliandro, ricordava che quando assunse la carica di Presidente del Senato circolarono alcuni pettegolezzi che riferivano di una non estraneità di Cogliandro nell'ispirazione di alcuni articoli pubblicati dall'Espresso contro di lui. Affermava, inoltre, che il Servizio militare lo avrebbe controllato nel periodo in cui esercitava le funzioni di Ministro dell'Interno. Ricordava che in quel periodo aveva ricevuto la visita dell'ammiraglio Casardi, Capo del SID, che gli aveva riferito che due funzionari del Ministero dell'Interno, Carlucci e Carlino avevano avuto contatti con elementi del KGB, così come era emerso al Controspionaggio.

Di quest'ultima vicenda riferita dal senatore Cossiga è stata rinvenuta ed acquisita presso la Segreteria Speciale di Palazzo Chigi una missiva datata 8 febbraio 78 del Ministro dell'Interno al tempo cioè di Cossiga stesso, diretta al Presidente del Consiglio on.le Andreotti, con la quale trasmetteva “tutti i documenti di cui il Ministero dell'Interno è venuto in possesso su una questione di estrema delicatezza che interessa organi e funzionari di due amministrazioni dello Stato”. Sulla missiva il Presidente Andreotti annotava “atti restituiti allegati e detto di (inc.) a Santovito”. Nello stesso contesto si rilevava altra lettera, priva di data, a firma Cossiga, diretta al generale Santovito nella sua qualità di Autorità Nazionale per la Sicurezza, con la quale venivano trasmessi i documenti relativi a operazioni di controspionaggio compiute dal disciolto SID nei confronti dei funzionari di Pubblica Sicurezza D'Amato, Carlino e Carlucci, con la richiesta di

valutare “qualunque altra proposta d'ordine penale, disciplinare e amministrativo che riterrà opportuna”.

Il senatore Cossiga, infine, precisava di non essere a conoscenza del rapporto di collaborazione tra il generale Cogliandro e l'ammiraglio Martini; osservava - dopo aver riassunto le informazioni che aveva ricevuto nella sua qualità di Presidente del Consiglio dei Ministri al tempo dei fatti, e l'impegno assunto in seguito da Capo dello Stato affinché vi fosse una proficua collaborazione tra poteri dello Stato - che “mai né da Presidente del Consiglio, né successivamente mi fu chiesto di porre il segreto o la conferma del segreto su alcunché, o mi fu chiesto di occultare o di secretare”; affermava di essere rimasto meravigliato dalle dichiarazioni di Martini rese alla Commissione stragi, in cui questi assumeva come possibile l'ipotesi del missile, attribuendo la responsabilità o ai francesi o agli americani; precisando infine che mai Martini gli aveva parlato di questa ipotesi “in termini di fatti”, ma solo come di sue considerazioni di ordine tecnico (v. esame Cossiga Francesco, GI 12.01.96).

4. L'on.le Virginio Rognoni.

Titolare del dicastero dell'Interno - all'epoca del disastro - era l'on.le Virginio Rognoni, che aveva assunto l'incarico il 13 giugno 79 con il quarto Governo Andreotti, rimanendo in carica fino al 3 agosto 83 con i Governi Cossiga 1, Cossiga 2, Forlani, Spadolini 1 e Spadolini 2.

Dalla documentazione sull'evento esaminata al Gabinetto del Ministero dell'Interno non è stata rilevata alcuna attività in direzione dell'incidente ed allo stesso modo non è stato rilevato nessun riferimento alla telefonata anonima concernente la falsa rivendicazione di Affatigato. Salvo la ricezione dei messaggi concernenti il recupero delle salme, l'unico documento rilevato è un appunto datato “28 giugno 80 dalle ore 9.30 alle 14”, in cui risultano registrati i contatti intercorsi tra i Capi di Gabinetto dell'Interno, dr. Ugo Gasparri, della Difesa, generale Mainini, e dei Trasporti, dr. Bronzini, relativi alla scelta della località ove sarebbero dovute confluire le salme dei passeggeri del DC9. Scelta che, su parere del Ministro dei Trasporti, cadrà sulla città di Palermo.

Rognoni veniva ascoltato dalla Commissione Stragi due volte, la prima il 31 ottobre 90, la seconda il 24 gennaio 92. In entrambe le occasioni il parlamentare fu ascoltato soprattutto nella sua veste di Ministro della

Difesa e non di Ministro dell'Interno del periodo in cui si erano verificati i fatti di cui è processo.

Nella seduta del 31 ottobre 90, il Ministro, pronunciato un discorso introduttivo, si faceva carico di interpellare le Forze Armate per far giungere alla Commissione tutti quegli elementi che essa lamentava di aver richiesto a quelle Forze senza però ottenere risposta, in particolare sulla richiesta di un quadro d'insieme della situazione del Mediterraneo nel giugno 80. Riferiva poi di aver attivato una ricognizione sulle Forze Armate, sui Servizi ed in particolare sull'Aeronautica; ciò sulla base delle considerazioni negative espresse nella relazione della Commissione trasmessa ai due rami del Parlamento. Ricordava, inoltre, che “quando si diffuse la notizia della caduta dell'aereo in mare tutte le ipotesi vennero prese in considerazione” e quindi anche “l'ipotesi che l'aereo potesse essere stato colpito in seguito ad un'azione terroristica”. Concludeva l'intervento precisando che “dopo avere attivato gli organi di polizia e i Servizi è emersa come prevalente la tesi del cedimento strutturale, che è rimasta al centro del dibattito civile del Paese fino a novembre circa. In seguito si è affermata l'ipotesi del missile”.

Nella seduta del 24 gennaio 92, Rognoni, dopo una iniziale comunicazione concernente la collaborazione che l'Aeronautica aveva fornito alla Commissione stessa ed all'Autorità Giudiziaria, riferiva delle comunicazioni giudiziarie inviate dall'AG ad alti ufficiali dell'Aeronautica e la decisione del Governo di riservarsi per la costituzione di parte civile nel processo, adottando la procedura della nomina di un difensore del Governo quale parte offesa e danneggiata dei reati ipotizzati. Osservava poi di aver disposto che il generale Tascio, raggiunto dal provvedimento del Giudice Istruttore, lasciasse l'incarico e passasse a disposizione del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Nardini. Sulla base di questo iniziale intervento del Ministro si svolgeva un ampio dibattito sulla decisione del Governo di riservarsi in ordine alla costituzione di parte civile nel processo e sull'opportunità del passaggio del generale Tascio alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore.

La testimonianza di Rognoni veniva raccolta la prima volta, da questo Giudice Istruttore, nel marzo 95. Egli veniva sentito in relazione alla nota riunione CIIS del 5 agosto 80, in cui il Ministro Bisaglia aveva sostenuto la possibilità di un collegamento tra il disastro di Ustica e la strage di Bologna. Rognoni dichiarava di non ricordare l'intervento di Bisaglia, osservando che “all'epoca si riteneva che questo disastro dovesse essere imputato a un cedimento della struttura dell'aeromobile”. Il parlamentare comunque non rammentava l'intervento nonostante la visione del verbale della riunione del CIIS. (v. esame Rognoni Virginio, GI 02.03.95).

Nel giugno 97 Rognoni veniva nuovamente escusso sempre in relazione alla riunione del CIIS del 5 agosto. In quella circostanza il Ministro Rognoni aveva informato il Comitato che in relazione al problema rappresentato dalla Libia aveva avuto un incontro con il Ministro dell'Interno della Germania Federale Baum, che gli aveva suggerito l'opportunità di un colloquio con il colonnello Belgassem, con cui Baum si era già incontrato in precedenza.

Rognoni dichiarava di avere avuto più incontri con il Ministro Baum sia in occasione delle riunioni del gruppo "Trevi" che in occasione delle riunioni del "Club dei 5"; il tema dei colloqui con Baum era stato il terrorismo, nazionale e internazionale, ed in particolare quello di importazione; osservava che in questi incontri Baum gli aveva riferito che Gheddafi era preoccupato per l'isolamento in cui la comunità internazionale lo aveva relegato; precisava che l'intervento al CIIS del 5 agosto era successivo ad un incontro con Baum, concernente alcuni colloqui sul terrorismo libico in Europa e che in questa occasione Baum gli aveva suggerito di prendere contatti con il colonnello Belgassem; riteneva che il suggerimento di Baum nascesse dal presupposto che i tedeschi lo avevano già incontrato; precisava che il suggerimento non aveva nessun riferimento alle vicende di Ustica, specificando, infine, di non aver mai incontrato Belgassem e di non ricordare se avesse dato disposizioni di contattare Belgassem. (v. esame Rognoni Virginio, GI 18.06.97).

A seguito di rogatoria, il Baum, ricevuto l'assenso dal proprio Governo, predisponendo una dichiarazione datata 06.03.97 in cui sintetizzava il motivo del suggerimento a Rognoni. Nello scritto precisava di aver avuto contatti con Belgassem finalizzati a conoscere il "sostegno dato ai terroristi tedeschi da parte dei gruppi arabi" e di avere incontrato alla fine del 78 Gheddafi; osservava che di questi contatti aveva messo al corrente i Ministri europei nel corso degli incontri in materia di terrorismo; presumeva di aver parlato con Rognoni anche dell'aereo Itavia e che il suggerimento di contattare Belgassem "può solo aver avuto lo scopo di sfruttare i buoni contatti con Belgassem per sapere possibilmente qualcosa sulla caduta e sui motivi di questa"; precisava, infine, che il suggerimento "non si basava su sospetti di una possibile reità libica".

Baum, esaminato poi da questo GI nel corso della rogatoria del 22 aprile 97, confermava le dichiarazioni già rilasciate osservando di ritenere - ma senza ricordare le circostanze - di avere parlato con il Ministro Rognoni della caduta dell'aereo dell'Itavia, del MiG libico e della strage di Bologna; illustrava diacronicamente i contatti intercorsi con Belgassem, concludendo

che “se ho dato questo consiglio al Signor Rognoni, l'ho fatto per indurlo ad approfittare delle conoscenze del colonnello Belgassem sui retroscena del terrorismo arabo. Non sapevo quindi nulla dei possibili autori dell'attentato, - ed ignoravo anche se Belgassem avesse potuto dare qualche aiuto in questo senso. Partivo semplicemente dal presupposto che talvolta Belgassem - in base alle nostre esperienze - aveva delle informazioni da dare che ci potevano essere d'aiuto”. (v. esame Baum, AG tedesca 22.04.97).

Dalla documentazione acquisita al Gabinetto del Ministero dell'Interno è stato possibile accertare che il Ministro Rognoni ed il Ministro Baum ebbero nell'80 due incontri, il primo a Roma in data 21 giugno, il secondo a Bonn in data 19 settembre.

Con missiva del 23 giugno 97 il Direttore della DCPD informava che dalle richieste d'archivio disposte presso la Segreteria del Capo della Polizia, del Servizio Ordine Pubblico e della DCPD “non è stato ritrovato alcun carteggio concernente i colloqui intercorsi nell'80, tra il Ministro dell'Interno pro tempore Rognoni e l'omologo Ministro tedesco Baum”.

5. Conclusioni.

A questo punto dovrebbe essere scritto, alla pari dei precedenti capitoli, un paragrafo di conclusioni. Ma sul livello politico sarebbe intempestivo, non cadrebbe cioè al tempo opportuno. Allo stato si può solo dire che alcuno dei politici s'è mostrato a conoscenza delle cause reali dei fatti, perché a nessuno di essi è stato riferito alcunché dai militari. Costoro sono fermi nelle loro asserzioni: nulla successe di anormale, nulla si doveva riferire a più alto livello, nulla fu riferito.

Il progresso dell'inchiesta dimostrerà l'infondatezza delle affermazioni dei militari, come proverà contesti degli eventi in oggetto diversi dalle ricostruzioni ufficiali. Queste scelte non potevano essere, per l'altezza del loro livello e per la loro natura sostanzialmente politica, frutto di decisioni esclusivamente d'ambito militare, in particolare d'ambito militare nazionale. Erano necessari ben altri avalli.

A seconda dei diversi stadi dell'inchiesta emergeranno le nuove ricostruzioni, le aree di cognizione, l'impossibilità di determinazioni autonome, senza avalli lato sensu politici.

* * * * *

Capitolo XVII

La Libia.

1. Attività volativa la sera della sciagura.

Nel corso dell'istruttoria particolare interesse è stato annesso alla Libia, a partire dall'incidente occorso al MiG23 rinvenuto sulla Sila a breve distanza di tempo dalla caduta del DC9. E' il PM titolare all'epoca – la nota è del 22.07.80, quattro giorni dopo la scoperta ufficiale della carcassa del velivolo nella forra della Timpa della Magare – a richiedere le conclusioni dell'autopsia e rapporto dettagliato sulla vicenda. La collaborazione di questo Paese sarebbe stata utilissima all'inchiesta. Ma esso, come emergerà, si limiterà a tener bordone, se non ad ispirare quella soluzione di chiusura del caso ufficializzata nella Relazione della Commissione mista italo-libica – peraltro in aperto contrasto con la proclamazione del leader di quel regime, secondo cui del fatto di Ustica, sarebbe vittima anche la Libia. Invano s'è chiesto con più rogatorie su molteplici interrogativi comunque concernenti attività libiche; invano s'è attesa risposta; e vane sono risultate tutte le sollecitazioni rivolte a quella Jamahirija. Al punto che tale comportamento

ha indotto questo GI a richiedere al Governo di denunciare, nell'ambito dei rapporti tra gli Stati e in sede politica, l'inosservanza e lo spregio di normative previste da trattati e consuetudini del diritto internazionale, da parte della Libia nei confronti della nostra Repubblica.

Sin dalle prime indagini veniva presa in considerazione l'ipotesi che a provocare l'incidente di Ustica potesse essere stata, incidentalmente o meno, un'attività in cui fosse coinvolto un velivolo libico in transito nelle nostre FIR.

Tra l'altro, era apparso piuttosto singolare che il consolato libico a Palermo avesse fatto pubblicare sul quotidiano siciliano "L'Ora" nell'edizione del 2 luglio 80 il seguente necrologio: "Il Consolato Generale della Giamahiriah Araba Libica Popolare Socialista partecipa sinceramente al dolore che ha colpito i familiari delle vittime della sciagura aerea di Ustica e manifesta tutta la sua solidarietà al Presidente della Regione e al Presidente dell'ARS per questo grave lutto che ha colpito la Sicilia".

Un'importante dichiarazione in proposito giungeva dall'imputato Loi Salvatore, all'epoca IO (Identification Officer) presso il sito radar di Marsala, che aveva riferito, come già si è riportato, di aver ricevuto la sera del 27.06.1980 un piano di volo Lima-November (LN) - sigla che identifica velivoli di nazionalità libica - in rotta da Tripoli a Varsavia e di averlo inizializzato, pur conoscendo il piano di volo, come Zombie, in quanto proveniente da un paese non-Nato e non amico. Questo velivolo giunto ai limiti della FIR, in direzione dell'Ambra 13 verso Nord, aveva compiuto una deviazione verso Est in direzione di Malta. L'imputato però non sapeva specificare se il cambiamento di rotta verso Malta fosse stato causato dalla eventuale assenza di autorizzazione ad attraversare la FIR o da altra ragione (v. interrogatori Loi Salvatore, GI 06.10.89 e 19.06.97). L'avvistamento di questo velivolo trovava conferma anche nelle analoghe dichiarazioni di Sardu Mario, all'epoca, come noto, TPO/A (Track Production Officer Assistant) presso lo stesso sito di Marsala (v. interrogatori Sardu Mario, GI 06.10.89 e 03.06.97).

Purtroppo su questa vicenda non è stato possibile acquisire riscontri, nè sull'eventuale piano di volo trasmesso da Ciampino a Marsala, nè tanto meno sulla inizializzazione della traccia. Infatti i piani di volo a causa del lungo tempo trascorso ovviamente sono risultati distrutti. Quanto invece all'eventuale registrazione sul radar di Marsala della traccia inizializzata, questa, non è stata rilevata, in quanto il velivolo, secondo il racconto dei predetti, sarebbe stato visto circa mezz'ora dopo l'incidente e pertanto in un periodo di tempo in cui, come noto, vi è assenza di registrazioni. A dire il vero non v'è alcuna ragione per stimare non veritiere le dichiarazioni del

TPO e dell'IO di Marsala, rese sin dai primi tempi delle loro dichiarazioni, coincidenti tra di loro, e tenute ferme sino agli ultimi interrogatori.

A tal proposito nel corso della conferenza stampa del 05.01.90 tenuta dal colonnello Gheddafi sull'evento di Ustica, gli venivano richieste delucidazioni in merito al presunto viaggio che egli, secondo i media, avrebbe effettuato la sera del 27.06.80. Il leader rispondeva che quella sera il suo aeroplano era in volo sul Mediterraneo diretto in Europa per riparazioni, ma che egli non vi si trovava a bordo. Asseriva inoltre che gli USA, stimando invece che egli viaggiasse su quel velivolo, nel tentativo di abbatterlo, avevano colpito l'aereo italiano. Gheddafi specificava esplicitamente che gli Americani avevano colpito due velivoli, uno italiano ed uno libico, ritenendo che a bordo di questo secondo vi fosse lui stesso od un leader palestinese. Tutta la vicenda, secondo quanto riferito dal colonnello, era accaduta per "difendere i diritti dell'uomo e la democrazia nel cielo secondo l'ottusità ed i metodi americani".

2. Le dichiarazioni di Gheddafi sulla caduta del DC9 dell'Itavia.

Il leader libico, a dir il vero, più volte si è inserito nella vicenda con pubbliche affermazioni con le quali ha lanciato accuse agli Americani di aver attentato alla sua vita ed asserito che da tale contesto non era estranea la caduta del DC9 Itavia. Giungerà anche ad inviare una lettera ufficiale al Capo dello Stato, in cui dopo aver stigmatizzato le manovre NATO nel Mediterraneo alle quali aveva partecipato anche l'Italia, scrive: "tali manovre hanno disperso tutti gli sforzi compiuti dalle forze progressiste ed amanti della pace, per la sicurezza e l'integrità del Mediterraneo. Non avete scordato certamente il delitto e la tragedia occorsa al DC9 dell'Itavia, abbattuto il 27.06.80, in cui hanno perso la vita decine e decine di vittime, a causa della aggressione ed in conseguenza della presenza delle basi e delle flotte militari, nel Mediterraneo, come non avete scordato l'attacco americano alla Jamahirija, che causò la morte di decine e decine di morti fra civili inermi, le nostre donne, bambini e vecchi" (v. missiva Presidenza Consiglio dei Ministri del 24.10.89).

Il Governo libico dal canto suo faceva sapere di avere le prove che il DC9 dell'Itavia sarebbe stato abbattuto dagli Americani e che oltre all'aereo civile, colpito invece di un altro che trasportava una personalità libica, sarebbe andato perduto anche un aereo di nazionalità libica. Chiaro il riferimento al MiG libico caduto sulla Sila. A tal proposito l'Agenzia Jana il 14 ottobre 1989 diffondeva il seguente comunicato "Il Comitato Popolare

dell'Ufficio Popolare per il collegamento con l'estero e la cooperazione internazionale ha deciso di costituire un Comitato Supremo d'inchiesta per l'incidente dell'aereo civile italiano DC9 precipitato vicino all'isola di Ustica il 27.06.80. Tale decisione è stata presa dopo che si è intuito che si è trattato di un brutale crimine commesso dagli USA, che hanno lanciato un missile contro l'aereo civile italiano, scambiato per un aereo libico, a bordo del quale viaggiava il leader della rivoluzione colonnello Mohammed Gheddafi. Tale fatto rappresenta un crimine agli occhi dell'umanità che ha evidenziato la vera faccia degli USA, che tentano continuamente di assassinare il fratello leader, tentativi che continueranno finché l'imperialismo continuerà a usare il terrorismo" (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - anno 89, decreto esibizione G.I. 20.04.95). Alla richiesta di spiegazione il Governo libico portava a conoscenza delle Autorità italiane di aver nominato una Commissione di inchiesta. Il 10 gennaio 90 una delegazione libica si presentava a questo Ufficio, ma anziché apportare elementi di prova alle ripetute affermazioni di un coinvolgimento americano nel fatto, avanzava richieste di chiarimenti al fine di accertare se la sera del 27.06.80 fosse stata messa in pericolo la sicurezza dello Stato libico. Si giungeva così al paradosso; i Libici dopo aver propalato tante certezze sul fatto chiedevano alle autorità italiane informazioni su quell'evento e non riferivano alcun elemento, più o meno concreto, su di esso.

Sulla vicenda in un'intervista pubblicata sul settimanale "Oggi" del 24.06.87 e ripresa da tutta la stampa nazionale, l'ex Primo Ministro libico Abdel Hamid Bakkush, esule in Egitto e capo della più forte organizzazione anti-gheddafiana, dichiarava invece che era stato il leader libico a dare l'ordine di abbattere il DC9 dell'Itavia; dichiarava inoltre di aver riferito ad alcuni Servizi segreti occidentali, tra i quali anche quelli italiani, che l'esplosione in volo del predetto velivolo sarebbe stata provocata da un missile lanciato da un MiG libico per ritorsione agli arresti operati in territorio italiano di alcuni agenti libici incaricati di "eliminare" dissidenti del regime di Tripoli. Fonti di tali notizie, secondo quanto riferito dal Bakkush, sarebbero stati elementi dei Servizi segreti libici.

L'Ambasciata d'Egitto a Roma, a seguito di rogatoria di quest'Ufficio comunicava, di non potere aderire alla richiesta di esame testimoniale di Bakkush - il quale tra l'altro, aveva fatto sapere di non avere altre informazioni al riguardo oltre quelle fornite alla stampa - in considerazione della qualità di rifugiato politico dell'interessato e per l'assenza di accordi di cooperazione giudiziaria in materia penale tra l'Egitto ed il nostro paese (v. rogatoria verso l'Egitto, 30.06.87).

3. L'Air Ambulance.

Altra interessante indicazione sulla possibile presenza di velivoli libici in volo la sera della sciagura si rileva dalle conversazioni telefoniche intercorse la sera del 27.06.80 tra siti AM e quello francese di Marsiglia, nel corso delle quali si faceva chiaro riferimento ad un velivolo con sigla Alpha-Delta-Delta-Yankee in volo da Ajaccio a Tripoli. Da indagini esperite non sono emersi elementi di riscontro in ordine a tale velivolo. Si è supposto che esso fosse di nazionalità libica e che all'epoca fosse di proprietà di una società denominata "Air Ambulance". Per quanto attiene a questa compagnia, è emerso che essa veniva genericamente indicata quale Compagnia Aerea Sanitaria libica, ma era sospettata di essere una copertura per i Servizi speciali libici.

La polizia francese interessata in merito, a seguito di verifiche presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile e presso la Polizia dell'Aria e Frontiere, a Parigi e ad Ajaccio, ha comunicato che la compagnia aerea "Air Ambulance" doveva essere una società svizzera; che comunque essa non aveva effettuato alcun volo in partenza o in arrivo ad Ajaccio il 27.06.80; che nessun volo risultava aver avuto luogo nella data di interesse tra Ajaccio e Tripoli. (v. rapporto DCPD 224/B/8403 05.09.91). Il 15.05.92 viene comunque rogata l'Autorità francese al fine di compiere degli accertamenti sul velivolo sopra citato, di presunta nazionalità libica, e sulla società denominata Air Ambulance. L'Autorità rogata non ha ancora fornito alcuna risposta.

Resta comunque, e non v'è alcuna ragione per ritenere che si tratti di un errore, la conversazione registrata in cui si parla di un volo Ajaccio-Tripoli, di cui non s'è riusciti a sapere alcunchè, nemmeno da un Paese vicino ed amico, con il quale peraltro s'intrattengono innumeri rapporti di assistenza giudiziaria.

4. L'ipotesi di interferenze di un velivolo libico nel volo del DC9 Itavia.

Presunte responsabilità della Libia in ordine all'incidente occorso al DC9 dell'Itavia sono state supposte anche da funzionario dell'Ambasciata statunitense a Roma. Richard Coe, all'epoca Addetto aeronautico aggiunto, era uno dei pochi presenti, unitamente agli altri due addetti militari Mc Bride

e Mc Donnell, la sera del disastro aereo presso la rappresentanza diplomatica, in quanto gran parte dello staff dell'Ambasciata era impegnato a Venezia per la partecipazione del Presidente degli USA Carter alla riunione del G7.

Nel 1991 il Coe intervistato dal giornalista italiano De Angelis riferiva tra l'altro che il Working Group - di cui si parlerà nel capitolo dedicato agli USA - formato il mattino del 28 giugno 80 aveva preso anche in considerazione l'eventualità che l'Aeronautica Militare libica con i suoi nuovi MiG23 avesse potuto, in termini di autonomia, probabilmente interferire con il volo del DC9 Itavia. Si consideri che il Working Group s'era riunito sì per diversi giorni, ma certamente mai sino al 18 luglio. Delle due l'una: o il MiG23 era caduto molto prima della data ufficiale di rinvenimento, com'è apparso da molteplici prove, e quindi la questione dell'interferenza s'è posta, da quel gruppo di lavoro, a ragione; o esso era composto da persone dotate di felici intuizioni. L'Ufficio per acquisire ulteriori elementi utili all'inchiesta il 10.03.92, tramite rogatoria internazionale, escusse il Coe. Nel corso dell'esame testimoniale questi confermava che l'ipotesi di un eventuale coinvolgimento libico nell'incidente era stata presa in considerazione, in quanto i piloti libici nell'area prospiciente le loro coste svolgevano un servizio di intercettazione con velivoli in grado di effettuare servizi di "Intelligence Aircraft" cioè di registrazione di voci e segnali di ogni genere; in uno di questi tentativi avevano intercettato anche un velivolo civile. Il Coe non ricordava se però il fatto era avvenuto prima o dopo dell'incidente del DC9 e se il velivolo, che dopo l'intercettazione aveva proseguito sulla sua rotta, fosse stato danneggiato in qualche modo. Questo modo di agire dell'aviazione libica, a dire dell'addetto aeronautico, spiegava i motivi che avevano indotto a considerare che il Paese arabo potesse essere implicato in qualche modo nell'incidente al DC9, ipotesi corroborata anche dalla caduta del MiG libico sulle montagne della Sila.

5. Le rogatorie maltesi e le tracce di sorvoli di C130 libici verso l'Italia.

Come si è già avuto modo di rilevare in precedenti parti di questa motivazione un altro velivolo era presente nella zona e nel torno di tempo del disastro: l'Air Malta 153 - sigla KM153 - in volo quella sera da Londra a La Valletta. Questo aereo è già noto, per aver fatto da ponte alle chiamate di Ciampino e di Marsala verso il DC9 Itavia. Esso è stato preso in considerazione nelle indagini per quelle ragioni che hanno fatto supporre un

errore di obiettivo e cioè che il reale bersaglio di un presunto attacco fosse l'aereo maltese e non quello italiano.

In effetti in una comunicazione delle 18.45 il KM153 riferì a Roma-Ciampino di stimare il punto Alpha ai '55 ovvero di prevedere di essere a 18.55, dopo dieci minuti, su quella posizione che è un punto dell'aerovia Ambra 13, la stessa che stava percorrendo il DC9 Itavia. Questo velivolo sarà sul punto Alpha ai '56, un minuto dopo lo stimato dell'aereo delle linee maltesi, e precipiterà a circa tre minuti di distanza, per l'esattezza darà l'ultima risposta transponder a 19.59.45. I due aerei, si appurerà in seguito, viaggiavano a circa tredici minuti di distanza l'uno dall'altro. D'altro canto partendo dalla pubblicazione "La bomba islamica" di Steve Weissman e Herbert Krasney - in cui questi autori, citando fonti del Dipartimento di Stato e della CIA americani, avevano affermato che nell'ultima settimana di giugno 80 era arrivata, inviata dai francesi, in Iraq, la prima spedizione di uranio, 12 chilogrammi arricchiti al 93%, sufficienti per la costruzione di una bomba atomica - la stampa italiana aveva presunto che il pilota di un caccia aggressore - il progetto iracheno era ostacolato da Israele, dagli Stati Uniti, dalla Siria, dalla Libia e da altri Paesi del Medio Oriente - avesse scambiato il nostro DC9 per l'aereo maltese. L'Air Malta smentì che vi fossero in volo a quell'ora e in quell'area aerei della Compagnia tra Parigi e La Valletta, pur confermando la presenza sull'Ambra 13 del volo Londra-Malta (v. esame Borg Aldo e documentazione allegata, GI 17.12.90).

Sulla base di tali dati si è richiesto mediante rogatoria internazionale alla AG maltese l'elenco dei passeggeri imbarcati sul detto volo, l'elenco delle merci con precisazione di mittenti e destinatari, le eventuali prosecuzioni oltre Malta di passeggeri e merci sia con mezzi aerei che marittimi (v. commissione rogatoria verso Malta, 18.05.91).

In risposta le autorità maltesi hanno inviato l'elenco dei passeggeri in copia autenticata (doc. W.B.1). Essi erano complessivamente 180; 75 con biglietti Air Malta e 105 con biglietti di altre Compagnie. Nessuno dei primi 75 era in transito; sui restanti 105 non sono stati reperiti documenti per affermare che fossero diretti a Malta o in transito. Di diversi con cognome inglese il motivo del viaggio appare, dalle carte di sbarco, turismo sull'isola. Sui restanti nulla è emerso. I nominativi cancellati sul doc. W.B.1 erano di passeggeri che pur prenotati sul volo, non partirono con quell'aereo. La parte scritta a mano indicava persone che, malgrado non fossero prenotate, furono accettate alla presentazione all'aeroporto di Heatrow.

Dette autorità hanno inviato altresì il manifesto di volo con le merci trasportate (doc.W.B.2). Da tale manifesto si desume che le consegne furono quattro. La prima come risulta dalla relativa lettera di vettura

(doc.W.B.3) riguardava pezzi di ricambio per aerei, mittente la “Aviation Sales Export Inc.” di Miami, Florida; destinatario l'Air Malta. La seconda, come da lettera di vettura (doc.W.B.4), concerneva documenti, mittente la “D.H.L.International” di Londra, destinatario la “Malta Drydocks Corporation” di Malta. La terza, sempre come da lettera di vettura (doc.W.B.5) riguardava pelli per pellicce spedite dalla “General Shipping and Forwarding Company” di Londra a “B. Paradise Ltd.” di Malta. La quarta infine riguardava anch'essa, come da lettera di vettura, (doc.W.B.6) altri pezzi di ricambio destinati all'Air Malta, spediti in questo caso dalla “Satair A-S” danese. Tutte le merci perciò rimasero o comunque erano destinate a Malta. Anche se, in considerazione del suo embargo nei confronti della Libia, carente specialmente di tecnologia e materiali aeronautici, non può non nutrirsi il sospetto che quei pezzi di ricambio per aerei potessero in un successivo momento essere trasportati al di là del mare. Il dubbio si sarebbe risolto, se si fosse potuto accertare quando esattamente Dom Mintoff decise di cambiare campo – anche se al tempo si era quasi al termine delle trattative che si sarebbero concluse con la firma del trattato italo-maltese, del 2 agosto successivo.

Nel corso della esecuzione di questa rogatoria e di quella successiva del 21 maggio 91, concernente il volo di un velivolo G222 del S.I.S.MI da Roma a Malta il 18 luglio 80 (il giorno in cui fu rinvenuto in Sila il MiG23 libico), rogatoria con la quale si chiedeva alle autorità maltesi la natura della missione, le ragioni della revoca dell'autorizzazione al volo e se in quello stesso giorno fosse previsto un volo di aereo militare libico da Tripoli o Tobruk per Malta; si appurava che quelle autorità conservavano documentazione su atterraggi e decolli su aeroporti maltesi come sugli attraversamenti della FIR maltese.

Per questa ragione veniva formulata una terza rogatoria, nel settembre dello stesso anno, alle stesse autorità maltesi, richiedendo oltre l'identificazione e l'esame dell'equipaggio del KM153 e di tal dr. Pullicino che avrebbe dovuto seguire le operazioni di sbarco del materiale del G222 sopra menzionato, accertamenti su aeromobili, civili e militari, di nazionalità libica, che fossero decollati o atterrati da aeroporti maltesi o avessero attraversato quella FIR nel periodo di tempo di interesse. Questa ricerca in conseguenza, è ovvio, delle molteplici ipotesi compiute in atti processuali e pubblicazioni di coinvolgimenti nella vicenda in istruzione di velivoli libici (v. commissione rogatoria verso Malta, 13.09.91).

Subito dopo la trasmissione di questa rogatoria perveniva in data 20 settembre la risposta alla prima e alla seconda, in cui si inviava l'esame di Busuttil George, Agente Segretario nel Ministero degli Affari Esteri,

secondo cui esisteva una richiesta di autorizzazione per un aereo militare libico al passaggio sopra la Regione di Informazione di Volo (FIR) di Malta il 16 giugno 80 nel volo di andata per l'Italia e in quello di ritorno, per Tripoli, il 26 giugno dello stesso anno; che l'autorizzazione era stata concessa sia per il volo del 16 giugno 80 che per quello del 26 giugno 80; che non risultava agli archivi se quei voli avessero avuto luogo o se fossero stati effettuati nelle date indicate; che non v'erano elementi per ritenere che non fossero stati effettuati come richiesto (v. esame Busuttil George, 09.08.91).

Sempre nella stessa risposta si comunicavano due esami testimoniali di Fenech Saviour, direttore dell'Aviazione Civile di Malta, secondo cui da ricerche effettuate presso i documenti del Dipartimento, tra l'altro era risultato che era stata data autorizzazione per il volo call-sign LC-117 da Tripoli verso l'Italia il 16 giugno 80 e call-sign LC-113 per il viaggio di ritorno dello stesso aereo dall'Italia verso la Libia il 26 giugno 1980, ma che non era possibile accertare se le date fossero state osservate nè se i due voli fossero effettivamente avvenuti; che invece a seguito di ulteriori ricerche era stato accertato - sui documenti in base ai quali erano state emesse le fatture per il pagamento delle tasse di sorvolo - che il volo con il call-sign LC-117 da Tripoli per l'Italia era stato effettuato il 17 giugno 80, mentre il volo call-sign LC-113 dall'Italia per Tripoli era stato effettuato il 4 luglio 80 (v. rogatoria maltese, esami Fenech Saviour, 09 e 12.08.91).

In risposta al punto concernente atterraggi, decolli o passaggi di aerei libici della terza rogatoria la magistratura maltese inviava in primo luogo la copia autentica dei "Flight Data Section" relativi al mese di giugno 80 (dok.S.M.22-42) e al mese di luglio 80 (dok.S.M.67-87), documenti giornalieri degli atterraggi e decolli sull'aeroporto di Luqa di tutti gli aerei indipendentemente dalla nazionalità. Inviava in secondo luogo la registrazione computerizzata e autentica, degli aerei civili libici che erano atterrati o decollati su Luqa nel mese di luglio 80 (dok.S.M.43-66). Inviava in terzo luogo le statistiche degli aerei civili e militari che avevano attraversato lo spazio aereo di Malta o FIR nel corso del mese di giugno e luglio 80 (dok.S.M.88-117 e dok.S.M.148-177). Inviava quindi elenchi che indicavano di giorno in giorno nei mesi di giugno e luglio 80, gli aerei libici, civili e militari, che avevano attraversato lo spazio aereo maltese (Dok.S.M.118-147 e Dok.S.M.178-208). Inviava infine copia autentica del carteggio tra l'Ufficio Popolare della Jamahirija Libica Araba Popolare e Socialista e Malta (per l'isola il Ministro degli Affari Esteri e l'Ufficio del Primo Ministro) per l'autorizzazione ai sorvoli di C130 con call-sign LC-117

e LC-113 (Dok.S.F.1) e un prospetto dei movimenti dei velivoli militari libici nel periodo giugno-luglio 80 (Dok.NA 1 e NA 2).

Dai Flight Data Section (Dok.S.M.22-42) del mese di giugno 80 emergevano in arrivo e partenza voli sicuramente di linea, sia per le specie degli aeromobili - B727 e Fokker - che per le caratteristiche delle sigle - LN142, AN143, LN144, LN145, LN146, ecc. -, oltre che per le frequenze regolari nel corso della settimana. Un solo volo potrebbe non essere di linea, quello con sigla 5 ADCK in atterraggio alle 15.07 del 12 giugno e in decollo alle 12.54 del 13 immediatamente successivo. Ma su di esso nulla s'è chiesto alle autorità libiche per effetto del già manipolato atteggiamento negativo di qualsiasi collaborazione.

Ininfluenti ai fini dell'inchiesta i documenti riferiti con le sigle Dok.S.M.67-87, e cioè i Flight Data Section di luglio e Dok.S.M.43-66 e cioè le statistiche degli aerei civili libici su Luqa nello stesso mese. Di interesse invece le statistiche degli aerei civili e militari che avevano attraversato la FIR maltese nel giugno - luglio 80 - Dok.S.M.88-117 e 148-177. Da questi documenti emergevano diversi voli militari, per la precisione quelli indicati nei seguenti prospetti.

A giugno - Dok.S.M.88-117:

giorno	nr.	tipo aereo
05.06.80	7	P3 (USA - trasporto)
07.06.80	15	H53 (USA(?))- elicottero
10.06.80	13	NIM [Nimrod] inglese, impiegato per ricerche sommergibili
12.06.80	30	SH3D (italiano)
14.06.80	4	P3 (USA - trasporto)
16.06.80	50	G91 (italiano)
17.06.80	46	C130 (libico - trasporto)
17.06.80	60	PD808 (USA - usato per addestramento)
18.06.80	18	H53 (elicottero USA, atterrato su portaerei)
" 21	2	FT91 (italiani)
" 55	2	F104 (italiani)
19.06.80	13	NIM [Nimrod] (inglese, antisommergibile)
" 25	2	F104 (italiani(?))
" 26		" " "
" 35		AN26 (jugoslavo - trasporto)
" 45		F104 (italiano)
23.06.80	14	NIM [Nimrod] (inglese antisommergibile)
" 26		"" "" ""
24.06.80	42	"" "" ""

25.06.80	60	NORD (francese)
“	74	SORD (?) (italiano)
26.06.80	1	SH3D (italiano - trasporto)
“	19	H53 (USA - elicottero)
“	21	H53 "" ""
“	22	C130 [Hercules](inglese - trasporto)
28.06.80	18	H53 (USA - elicottero)
“	27	“““ “““ “““
“	57	AN12 (jugoslavo - trasporto)
30.06.80	17	C130 (inglese - trasporto)
“	43	TU54 (Polish Air Force-trasporto).

A luglio, Dok. S.M. 148 – 177:

giorno	nr.	tipo aereo
01.07.80	68	P3 (USA - trasporto)
03.07.80	21	“““ “““ “““
03.07.80	24	C1 (USA - multifunzioni)
“	27	Atlantic (USA - antisommergibile)
“	50	C1 (USA - multifunzioni)
06.07.80	13	P3 (USA - trasporto)
07.07.80	22	C135 (aereo cisterna(?))
“	23	P3 (USA - trasporto)
“	28	Atlantic (USA - antisommergibile)
08.07.80	41	SH3D (italiano)
“	61	“““ “““
09.07.80	14	Atlantic (USA - antisommergibile)
10.07.80	8	aereo jugoslavo
“	9	“““ “““
“	15	“““ “““
“	58	“““ “““
11.07.80	22	P3 (USA - trasporto)
“	32	H53 (USA - trasporto)
“	39	“““ “ “
12.07.80	28	YK40 (jugoslavo - trasporto)
13.07.80	29	H53 (USA - elicottero)
14.07.80	17	“““ “ “
15.07.80	37	Atlantic (USA(?) - antisom
16.07.80	41	SH3D (italiano)
17.07.80	26	C1 (USA - multifunzioni)
“	40	H53 (USA - elicottero)
18.07.80	18	“ “ “

19.07.80	5	P3 (USA - trasporto)
23.07.80	44	DC3 (italiano, per radio-misure)
“	53	NORD (francese)
“	61	DC3 (italiano, per radio-misure)
“	71	C130 (libico - trasporto)
“	72	SH3D (italiano - trasporto)
“	73	“““ “““ “““
24.07.80	30	(jugoslavo(?))
24.07.80	32	“ “
“	55	C47 (italiano, per radio-misure)
2	63	“““ “““ “ “ “
25.07.80	14	H53 (USA - elicottero)
“	15	P3 (USA - trasporto)
“	24	53 (USA - elicottero)
26.07.80	49	C5 (USA, Galaxy - maxi-trasporto)
27.07.80	38	C130 (libico - trasporto)
28.07.80	55	“““ “““ “““
29.07.80	70	Atlantic (italiano, antisomm)
31.07.80	27	H53 (USA - elicottero)
“	69	C130 (libico - trasporto).

Nelle statistiche concernenti i soli voli libici-dok.S.M.118-147 e Dok.S.M.178-208 - emergono i seguenti voli militari:

17.06.80 LAF117 C130 da Metega (HLLO) a Venezia/Tessera (LIPZ)
 04.07.80 LAF113 C130 da Venezia/Tessera (LIPZ) a Tripoli (HLLT)
 LAF113 C130 da Metega (HLLO) a Roma/Fium. (LIRF)
 28.07.80 LAF112 C130 da Bengasi (HLLB) a Damasco (OSDI)
 31.07.80 LAF112 C130 da Damasco (OSDI) a Bengasi (HLLB).

Emerge dall'insieme – a parte l'ovvia considerazione che Malta, oltre a restare un crocevia delle rotte marittime, appare esserlo anche di quelle aeree – di questi dati che un aereo dell'Aeronautica Militare libica è giunto a Venezia Tessera il 17 giugno 80 proveniente da Metega; che un altro velivolo dello stesso tipo è partito da Venezia il 4 luglio successivo per Tripoli; che questo stesso velivolo è partito da Metega il 23 luglio seguente per Roma-Fiumicino; che nessun velivolo militare libico ha attraversato la FIR maltese il 18 luglio.

Dal carteggio Ufficio Popolare a Malta - Ministero degli Affari Esteri e Ufficio del Primo Ministro a Malta (Dok.S.F.1) - emerge che con nota datata 12 giugno 80 e protocollata in arrivo l'indomani presso il Ministero degli Affari Esteri, l'Ufficio Popolare richiedeva a detto dicastero permesso di attraversamento della FIR maltese per un C130 con rotta Tripoli-Italia il

16 immediatamente seguente, specificando che il call-sign, o sigla di chiamata, del velivolo era LC117, il suo comandante Abdalla Said e l'organizzazione di appartenenza la LAAF ovvero la Libyan Arab Air Force cioè l'Aeronautica Militare di quel Paese, e precisando punti di entrata, tempi e punti di riporto (REM). Nella stessa nota si richiedeva anche permesso per analogo attraversamento della FIR per un C130 con rotta Italia-Tripoli per il 26 successivo, specificando che il call-sign di questo velivolo sarebbe stato LC113, il comandante il predetto Abdalla Said, e l'organizzazione sempre la LAAF, e precisando solo, della rotta, i punti di riporto interessanti la FIR di Malta, senza indicazioni dei tempi. La nota libica veniva girata alla Direzione dell'Aviazione Civile e all'Ufficio del Primo Ministro, si concedeva autorizzazione di sorvolo nella FIR di Malta per un velivolo militare il 16 giugno nella sua rotta verso l'Italia e di nuovo nel suo viaggio di ritorno verso la Libia il 26 giugno 80.

Dal prospetto dei movimenti di velivoli militari libici nel giugno-luglio 80 (Dok.NA 1 e NA 2) emergeva la seguente situazione: 6 giugno: Ilyushin 76 in sorvolo dall'URSS a Tripoli; 6-12 giugno: Chinook Hel in atterraggio dall'Italia per Malta a Tripoli; 16 giugno: C130 in sorvolo da Tripoli per l'Italia; 26 giugno: C130 in sorvolo dall'Italia per Tripoli; 1 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli a Bahrain; 8 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Bahrain a Tripoli; 5 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli a Bahrain; 8-12 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli per la Cecoslovacchia; 9-15 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo dalla Cecoslovacchia a Tripoli; 24 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli per l'Italia; 25 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo dall'Italia per Tripoli; 26 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli per l'Italia; 27 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo dall'Italia per Tripoli; 28 luglio: Chinook Hel in atterraggio, posticipato all'11-13 agosto 80.

In conclusione si accertava che tutta una serie di velivoli militari libici era arrivata o partita dal territorio italiano nel periodo in considerazione. Una serie imprecisata di elicotteri - giacchè le operazioni di trasferimento dal nostro Paese alla Libia durano nella prima fase sette giorni e nella seconda sarebbero durate tre -; uno o due C130 - a seconda della interpretazione che si dà alla richiesta libica e all'autorizzazione maltese, ma che poi si accerterà nelle carte italiane essere due distinti aeromobili; quattro Ilyushin 76. Si accertava inoltre che il C130 autorizzato per il 16 giugno attraverserà la FIR maltese il 17 successivo con sigla LAF117, mentre il C130 autorizzato per il 26 giugno la attraverserà invece il 4 luglio con sigla LAF113. Da ricordare sul punto la testimonianza del Direttore dell'Aviazione Civile maltese, secondo cui questo volo era soltanto previsto per il 26 giugno ma fu effettuato in realtà il 4 luglio (vds. esame Fenech

30.10.91 - risposta alla rogatoria 13.09.91). Si accertava infine che l'aeroporto di destinazione del primo C130 partito da HLLO ovvero Metega in Libia era LIPZ ovvero Venezia Tesserà e che quello di partenza del secondo C130 era sempre LIPZ e cioè Venezia Tesserà con destinazione HLLT e cioè Tripoli.

6. Le Officine Aeronavali di Venezia Tesserà.

Le indagini proseguivano perciò a Venezia, ove veniva acquisito tra l'altro il registro dei movimenti giornalieri degli aeromobili dell'aeroporto Marco Polo relativo al periodo 06.05.80 - 31.12.80. In esso al numero d'ordine 4532 - indicato per errore, giacché dovrebbe essere invece correttamente 4533 - dei fogli arrivi risultava il giorno 17 giugno un velivolo con nominativo N117 di tipo C130 con proprietario esercente Libyan (sic!) Air Force, comandante Abdulla, di bandiera USA, con qualifica "militare" proveniente da Tripoli in atterraggio alle ore 15.02. Nello stesso registro al numero d'ordine 5116 dei fogli partenze risultava il giorno 4 di luglio un velivolo con nominativo LAAF 113 di tipo C130 con proprietario esercente Libyan Air Force, di bandiera libica con qualifica AM, ovvero Aeronautica Militare, diretto a Tripoli con decollo h.19.05 con ogni probabilità locali. (sotto il 26.09.80 il C130 LAF 113 della Libyan Air Force al nr. progressivo 7949 delle partenze).

Da questo registro e dalle indagini svolte in loco emergeva che questi velivoli dall'aeroporto Marco Polo venivano trasferiti alle adiacenti Officine Aeronavali. Si sequestravano di conseguenza presso tali Officine la documentazione afferente ad operazioni di revisioni di aeromobili di nazionalità libica nell'anno 80 nella detta impresa e quella relativa ai lavori di manutenzione, riparazione, verniciatura ed altri compiuti in favore dell'Aeronautica Militare libica, in particolare gli originali dei contratti, i fascicoli dei lavori e la contabilità (decreti di sequestro in data 05.11.91).

Nella copiosa documentazione sequestrata v'era la copia di un contratto - su cui è scritto "Definitivo" - concluso in nome di Allah clementissimo e misericordiosissimo, tra il Direttorato dell'approvvigionamento militare delle Forze Armate Libiche e tal Giuseppe Perretti, veneziano, in rappresentanza delle Officine Aeronavali Venezia, società per azioni.

Il contratto, anche se non appare specificamente nella copia sequestrata, era stato sottoscritto nel 1978, come si desume dall'intestazione

di esso e dal numero di protocollo nella prima pagina. Scopo del contratto otto lavori standard per altrettanti Lockheed C130 H Hercules, lavori aggiuntivi e forniture di materiali. Il prezzo di quelli standard veniva fissato in dollari 4.196.400, di quelli aggiuntivi in dollari 5.000.000, dei materiali in dollari 2.174.250; per un ammontare complessivo di dollari 11.370.650 con un anticipo del 20% pari a dollari 2.274.000. Dopo questo articolo, il nr.3, ne seguono altri di prassi sui termini di pagamento, sulle garanzie, sulle penalità, sulle coperture assicurative ed altro. Meritano di essere ricordati gli articoli 14, 17 e 19. Il primo intitolato “boicottaggio di Israele” con il quale la parte italiana - oltre a dichiarare di non avere alcun rapporto con detto Paese - si assume una serie di obblighi tra cui quello di non contribuire al supporto dell’economia di Israele e di aderire a tutte le leggi e i regolamenti pertinenti al suo boicottaggio, e la parte libica, ove scoprisse violazioni agli obblighi dell’altro, il diritto di cancellare il contratto, confiscare il deposito di garanzie senza pregiudizio al suo diritto di pretendere di essere indennizzato se necessario. L’art.17 intitolato “approvazione del Governo italiano”, con il quale la parte italiana conferma di aver ottenuto la necessaria approvazione per l’esecuzione del contratto dal Ministero della Difesa italiano. Seguono appendici e relativi annessi in cui precipuamente si specificano i lavori da eseguire presso le Officine Aeronavali.

L’annesso più importante appare l’A1 dedicato al PDLMI ovvero Periodic Depot Level Major Inspection Specification, in cui si specificano l’obiettivo del programma PDLMI - ovvero far sì che l’ispezione e la successiva revisione previste siano effettuate in modo tale da garantire l’integrità, l’affidabilità e la pronta disponibilità dell’aereo - e i lavori aggiuntivi o “addended works”. L’art.19 dal titolo “segretezza del contratto e sicurezza” così recita: “la seconda Parte stabilisce di attribuire a questo contratto la classifica di “segretissimo”, di non autorizzare mai la divulgazione delle informazioni che vi compaiono e del suo contenuto, nonchè la pubblicazione, conferma o lettura accurata da parte di chiunque in qualsiasi forma o veste, ad eccezione di quanto reso necessario dall’esecuzione dello stesso e nella misura strettamente consentita dalle leggi e dai regolamenti vigenti nel paese della Seconda Parte. La Prima Parte accetta tutte le limitazioni che la Seconda Parte potrà essere costretta ad imporre ai visitatori stranieri in conformità con le leggi e i regolamenti vigenti nella Repubblica Italiana”.

L’attività di esecuzione di questa commessa ebbe inizio in quello stesso 78 e terminò nell’82. I C130 assoggettati a revisione sono stati una quindicina. Il materiale usato era stato sempre procurato dagli stessi libici. Tutte queste circostanze a detta di dipendente della società veneziana

addetto all'area di controllo qualità del prodotto (v. esame testimoniale Majorana Umberto, GI 03.11.91).

Gli accertamenti del S.I.S.MI divergono da tale ricostruzione. I primi libici a Venezia erano comparsi tra il 78 e il 79. Il contratto è durato sino all'85/86, ma gli ultimi Hercules non furono riparati perchè, per ragioni di embargo, le Aeronavali non reperivano più parti di ricambio. Negli ultimi tempi queste parti furono portate dai Libici stessi, i quali secondo voci correnti avevano smontato un Hercules in Libia e con le parti ricavate avevano ottenuto i pezzi necessari a Venezia. Le Aeronavali d'altra parte negli ultimi tempi s'erano affrettate a concludere i lavori con i Libici, giacchè avevano ricevuto dagli Americani una commessa per riparazioni agli Awacs e costoro non gradivano affatto la presenza dei Libici in quelle Officine. Il Servizio aveva accertato anche che su quegli aeromobili non venivano semplicemente compiute ispezioni o manutenzioni e riparazioni, bensì vere e proprie trasformazioni, e trasformazioni di rilievo, giacchè gli aeromobili venivano modificati da civili in militari. Si supposeva che venissero tolti i sedili passeggeri e fossero installate attrezzature per trasporto truppe, anche se non erano emerse prove di montaggio di armi e di altre apparecchiature come radar e macchine da ripresa cinefotografica (v. esame Lo Iodice Giuseppe, GI 12.11.91).

Il Servizio militare, sempre per mezzo del Centro di Padova - che aveva compiuto gli accertamenti di cui sopra - aveva soffermato la sua attenzione più che sugli aspetti tecnici di queste missioni alle Aeronavali, sulla qualità dei libici che raggiungevano e permanevano a Venezia e dintorni. Tre di essi erano praticamente residenti in zona, un capitano di nome Ali, e due sottufficiali; il primo alloggiava all'hotel "Ambasciatori" di Mestre, i restanti due abitavano al condominio "Elite" sempre di Mestre. Gli equipaggi che portavano i velivoli e li prelevavano alloggiavano in genere al detto "Ambasciatori"; d'estate, per un anno o due, a "Le Soleil" di Iesolo. C'erano poi dei personaggi importanti che compivano delle visite alle Aeronavali per seguire i lavori. Costoro scendevano al "Michelangelo" di Mestre. Tra gli altri un colonnello, "comandante di tutti i piloti libici" di nome Said Abdullah Mohamed Wershefani. Era costui un "pezzo grosso" trattato col massimo rispetto dai funzionari delle Officine Aeronavali, sposato con una tedesca dalla quale aveva avuto anche dei figli. Era arrivato, secondo la documentazione S.I.S.MI il 18 giugno 80 ed era sempre vissuto presso "Le Soleil" di Iesolo fino al 3 settembre successivo. In questo periodo s'era anche ricoverato all'ospedale "Al mare" di Venezia-Lido dal 7 al 14 agosto. Il 3 settembre era partito alla volta di Colonia in Germania. La

moglie era arrivata a Venezia il 21 giugno ed era ripartita per ignota destinazione il 7 agosto successivo. Tutti i pagamenti erano effettuati dalle Officine Aeronavali. Di fronte alla contraddizione tra quanto risultava da questi accertamenti e quanto era scritto sui registri dell'aeroporto di Venezia, secondo cui il comandante Abdullah era atterrato a Venezia con il C130 a sigla 117 il 17 giugno e ne era ripartito con il C130 a sigla 113 il 4 luglio seguente, il funzionario S.I.S.MI, che aveva riferito che gli accertamenti erano stati compiuti presso i registri e i portieri dell'albergo, non riesce a dare spiegazione, ribadendo quanto aveva già dichiarato e cioè che agli atti del Centro mancavano i documenti relativi proprio ai velivoli con sigla 113 e 117 (v. esame Lo Iodice Giuseppe, GI 12.11.91).

In effetti nella documentazione acquisita presso il Centro di Padova competente su Venezia, nessun riferimento si rilevava sui due C130 con sigle 113 e 117, salvo per il velivolo con sigla 113, che risultava aver avuto una autorizzazione allo scalo, ma relativa all'anno precedente (v. messaggio datato 06.07.89 in sequestro del 05.11.91). Anche in questo caso le coincidenze delle sparizioni di atti non manca di stupire.

I movimenti dei libici non erano certo controllabili per la particolare conformazione degli stabilimenti delle Aeronavali. Queste Officine avevano due varchi, uno detto "a piedi" sulla via Triestina, l'altro sulla bretella con le piste di Venezia-Tessera. Gli equipaggi libici generalmente uscivano dal varco "a piedi". Non v'è ricordo di dove avvenissero i controlli di polizia e doganali, ma con ogni probabilità non nell'area delle Officine. Ciò secondo il funzionario di questa impresa (v. esame Majorana Umberto, GI 13.11.91).

Secondo il S.I.S.MI l'accertamento sul numero di persone che componevano gli equipaggi o che comunque arrivavano con un determinato aereo libico veniva compiuto dalla Polizia di frontiera. Anche il Servizio però non era a conoscenza di dove questo controllo venisse compiuto, se presso i locali del posto di polizia o se presso i locali delle Officine Aeronavali. I libici dovevano essere assoggettati anche al controllo doganale, ma non emerge come e dove esso fosse effettuato. Costoro comunque erano di continuo assistiti dal personale delle Officine Aeronavali. Sempre a proposito dell'influenza dei libici veniva ricordato che il colonnello Abdallah riceveva, presso l'albergo "Le Soleil", funzionari della Piaggio, dell'Aermacchi, dell'Aeritalia. La fonte di queste notizie era stato Scarpa Pierluigi, dipendente delle Officine. Questi era molto considerato, si recava spesso a bordo degli Hercules in Libia e visitava zone militari riservate. Cadde in disgrazia in occasione di un'inchiesta americana, nel corso della quale egli avrebbe rivelato tutto quanto sapeva. Da qui il sospetto che egli avesse fatto o facesse il doppio gioco. S'accertò che,

operando nell'interesse delle Officine, era riuscito a prolungare la commessa (v. esame Lo Iodice Giuseppe, GI 12.11.91).

Da questa deposizione emergono i contrasti che sulla commessa si erano determinati a livello internazionale. Emerge altresì che negli Stati Uniti era stata condotta un'inchiesta sui rapporti tra Libici e Aeronavali. Emerge anche che i Libici entravano ed uscivano dall'Italia senza eccessivi o alcun controllo. Emerge infine che due C130 cioè quelli con sigla LAAF 117 e LAAF 113 avevano attirato particolare attenzione, al punto tale che i relativi atti al Centro di Padova erano scomparsi.

In vero tutti i voluminosi carteggi relativi a ciascun velivolo accolto presso le Aeronavali dovrebbero essere esaminati dettagliatamente e approfonditamente per accertare se i lavori indicati corrispondano o meno al vero e così determinarne la reale natura, se cioè con essi venissero o meno violati obblighi internazionali nei confronti di Paesi alleati od amici. Ma l'economia della presente motivazione non consente una tale complessa indagine. In questa sede appare utile - più oltre apparirà chiara tale utilità - verificare i lavori e i tempi di quel velivolo che doveva ritornare in Libia subito dopo l'arrivo del C130 del 17 giugno, cioè quello autorizzato per il 26 giugno, il LAAF 113, che è - lo si vedrà infra - un aeromobile diverso da quello con sigla LAAF 117, contrariamente a quanto poteva sembrare dalla richiesta dell'Ufficio Popolare Libico a Malta al Ministero degli Esteri dell'isola. Su questo aeromobile, un L382, i lavori iniziano il 20 novembre dell'anno precedente, cioè nel 79. Le operazioni compiute sono 433. Sono tutte succintamente descritte nell'indice "Riepilogo constatazione lavori" sino al 416 del 2 giugno 80. Il 25 giugno il cliente, cioè i libici, chiedono altri lavori, tra cui sostituzione di viti, dadi, rivetti, di ruota anteriore sinistra, verniciatura vano radio, revisione scarico orinatoio. Questi lavori appaiono eseguiti lo stesso 25. Sin dal 10 luglio non risulta nessun lavoro. Quel 1° luglio la sostituzione di una pompa a mano, il 2 successivo la sostituzione di una valvola selettiva carrello con funzionamento irregolare, il 3 la sostituzione della valvola cross-feed carburante non funzionante. I lavori necessari quali stimati dai tecnici della Aeronavali erano stati completati prima del 25 giugno e cioè in tempo rispetto alla data preventivata nella richiesta di autorizzazione al sorvolo della FIR maltese. Il 25 richiesta di altri lavori non si sa di quali tecnici del cliente, lavori di minimo rilievo al punto tale che vengono esauriti lo stesso giorno. Ed anche dal 1° al 3 luglio solo sostituzioni minime.

A seguito di accertamenti richiesti, la polizia giudiziaria comunicava due note conservate nel fascicolo "Officine Aeronavali" di Tessera dell'archivio di gabinetto della Questura di Venezia. La prima, datata 25

marzo 82, concerneva le indagini coordinate dalla Procura della Repubblica di Venezia, a seguito di un articolo apparso il 20 ottobre 81 sul giornale britannico "The Guardian", su un presunto traffico d'armi spedite dall'Inghilterra e dirette alla Libia, che sarebbero transitate per Venezia con documenti di accompagnamento falsi. Tali indagini non conseguirono risultati positivi, così come quelle sul presunto traffico via mare dal porto di Venezia di pezzi di ricambio di aerei Hercules C130 tra le Officine Aeronavali e la Libia. S'accertò solo che frequentemente aerei libici di vario tipo, tra cui Hercules C130, avevano fatto scalo presso le Aeronavali per essere revisionati o riparati, preceduti sempre dalle necessarie autorizzazioni ministeriali. L'altra nota, datata 18 luglio 83, della Prefettura di Venezia, riguardava altra indagine, svolta dai carabinieri di Mestre, a seguito di rogatoria internazionale della Procura Distrettuale della Corte del Nord Illinois sulle attività e le operazioni intercorse nel periodo 10 novembre 80 - 15 dicembre 81 tra le Officine Aeronavali e il Governo libico, in ordine alla manutenzione degli Hercules C130 dell'Aeronatica libica acquistati dal Governo americano (v. rapporto della Questura di Venezia in data 12.11.91). S'accertava altresì che certo Scarpa Pierluigi sarebbe stato il collegamento tra le Officine Aeronavali e il personale militare libico. Su di lui si sarebbero attivati anche i Servizi di informazione statunitensi, al punto tale che lo stesso Scarpa avrebbe manifestato più volte il timore di essere eliminato da questi Servizi. Subito dopo l'embargo al Paese africano lo Scarpa era stato trasferito in Germania e quindi in Francia; ma nonostante questo allontanamento egli aveva continuato a temere per la propria incolumità. S'accertava anche che pure dopo l'embargo alla Libia, presso le Aeronavali si sarebbe continuato ad effettuare lavori su aerei libici (v. rapporto della Questura di Venezia del 2.12.91).

Di rilievo sulla vicenda un appunto inviato dalla Prefettura di Venezia al Ministero dell'Interno, nel quale si riferiscono le seguenti circostanze: "Dopo l'avvento al potere del colonnello Gheddafi ed il conseguente "embargo" con gli Stati Uniti, per la Libia sorgeva il problema del deterioramento e quindi della manutenzione degli undici Hercules C130 acquistati in precedenza dall'America. Per superare gli ostacoli emergenti, il governo libico, tramite alcuni suoi rappresentanti (in parte dei servizi segreti), riusciva, tra l'altro, a far corrompere un dipendente della "Tencom Corporation", tale Donal Malson di Chicago - ora detenuto in America - il quale faceva giungere in Italia i pezzi di ricambio dei suddetti velivoli servendosi della società "Aero-Dienst" di Norimberga della Germania Occidentale. Nel frattempo veniva stipulato dalla Libia un contratto con le "Officine Aeronavali" di Venezia, denominato "Socialist People's Libyan

Arab Jamahirija”, per la manutenzione degli aerei civili L. 100, identici nella struttura, nella misura e nei mezzi di propulsione ai C130 militari.

Pertanto, le forniture occorrenti per le riparazioni degli Hercules C 130, venivano spedite dall’Aero-Dienst di Norimberga alle “Officine Aeronavali”, in casse sigillate, sulle quali veniva impresso il nominativo del cliente libico indicato con le sottonotate denominazioni: - Libyan Arab Airline (UAAL); - United African Airline; - Libyan Arab Air Forces. Il plenipotenziario del cliente libico, tale Najmeddin El Yagzi, tenente colonnello della “LAAF” (Libyan Air Arab Force), deceduto successivamente in Africa in seguito ad incidente aereo di uno dei C130 in questione, venuto più volte presso l’hotel “Ambasciatori” di Corso del Popolo di Mestre, otteneva su ogni invio di fornitura il beneplacito da certo Ali Abdul Aziz, dimorante saltuariamente nel citato hotel, nella qualità di intermediario e tramite il Governo libico.

Presso le “Officine Aeronavali” ove risulta siano stati riparati, in tale periodo, sette Hercules C130, i velivoli giungevano come aerei civili tipo L. 100 e dopo la rimessa in efficienza riassumevano l’originaria tipologia venendo riverniciati, a richiesta del cliente, e restituiti nella veste di C130 con i contrassegni dell’Aeronautica Militare libica.

Altro personaggio comunque interessato alla vicenda sarebbe stato il colonnello Yanisch, direttore del commissariato libico, che avrebbe tenuto rapporti con la Direzione delle Officine, via telefono, da Tripoli.

Il 1° luglio 83, presso la Procura Generale della Repubblica di Venezia, alla presenza del Sostituto Procuratore Generale, dr. Giancarlo Tiribilli, degli assistenti del Procuratore Distrettuale degli Stati Uniti in Chicago (tali Walter Tarun e Louis Felipe Sanchez) nonché degli avvocati Albrose Miles per la “Tencom Corporation” e Michael Nash per Donald Malson, furono interrogati a futura memoria: - Scarpa Pierluigi, nato a Venezia il 16 agosto 34, impiegato presso le “Officine Aeronavali” dal 1° settembre 55 al 10 giugno 83 e, dal 2 giugno 83 alle dipendenze della ditta “Donier” presso l’Aeritalia di Monaco (sarebbe direttore di un programma di accordi nell’ambito NATO). Il teste ha asserito di aver conosciuto El Yagzi nel settembre del 1979 e di essersi recato più volte in Libia per la liquidazione delle fatture afferenti alle riparazioni effettuate. Ha ammesso di aver tenuto rapporti con la Libia tramite il telex delle “Officine Aeronavali”, mentre per contattare la “Tencom Corporation” si era servito del telex dell’hotel “Ambasciatori” ed ha confermato infine che i velivoli, venivano restituiti con i contrassegni militari.

- Perretti Giuseppe, nato a Venezia il 14 dicembre 24, direttore generale delle “Officine Aeronavali” dal 72 all’81.

La squadra di PG della Compagnia CC. di Mestre, in esecuzione dell'ordine di sequestro emanato dal Pretore, in adesione alla richiesta del Procuratore della Repubblica per il distretto del Nord Illinois e con l'ordinanza della Corte d'Appello di Venezia, procedette all'acquisizione e reperto della sottonotata documentazione rinvenuta presso gli uffici delle "Officine Aeronavali": a. 10 cartellini contenenti documentazione commerciale, lettera di vettura aerea ed altro, relativa ad aereo C130 dell'Aeronautica Militare Libica, recante il numero di matricola 112; b. 21 cartelle contenenti documentazione commerciale, lettere di vettura aerea ed altro, riferite all'aereo C130 dell'Aeronautica Militare Libica, recante il numero di matricola nr.8; c. 3 cartelline relative a corrispondenza varia concernente i suddetti C130 (v. rapporto Prefettura Venezia, 18.07.83).

Nella documentazione sequestrata veniva rinvenuto un documento delle Officine Aeronavali, che consentiva di accertare con sicurezza la cessazione del rapporto con i libici. Si trattava di una lettera a firma del Direttore Generale delle Aeronavali, tal generale Roda indirizzata al Ministero della Difesa Costarmaereo – 5° Reparto - Ufficio Awacs, alla cortese attenzione del colonnello Brandi, lettera datata 5 agosto 86, nella quale si riferisce che il velivolo C130 della LAAF con serial number 115 e "quant'altro di proprietà della Forza Aerea cui il velivolo appartiene hanno definitivamente lasciato lo stabilimento delle Officine Aeronavali di Venezia e di conseguenza non è più presente presso detto stabilimento alcun rappresentante incaricato di seguire le lavorazioni". Si assicura poi che le Officine "non hanno in essere o in divenire alcun altro contratto con il medesimo cliente".

Il rapporto è durato perciò molto più a lungo di quanto si asserisce. Era un rapporto a conoscenza del Ministero della Difesa e dell'Aeronautica Militare. La sua cessazione, come l'allontanamento di tutti i libici - ma per una sorta di riverenza mai si fa il nome del cliente nè si parla di libici - viene portato a conoscenza di un ufficio Awacs, che di certo sovrintendeva a quella commessa di cui s'è parlato e la cui esecuzione era condizionata alla scomparsa di ogni presenza libica negli hangar di quelle Officine. Il rapporto con i libici è durato comunque ben oltre gli embargo decisi nei confronti del Paese nord-africano.

Si accertava anche che dipendenti delle Aeronavali - oltre i termini della commessa - si erano recati a Tripoli nel marzo 81 per visionare un Fokker 27 incidentato e quindi, sempre per questo Fokker, a Napoli-Capodichino per verificare attrezzature occorrenti per le riparazioni. Si accertava altresì che numeroso personale dell'Aeronautica Militare libica aveva soggiornato a Napoli in alberghi di prima categoria. Si accertava

infine che dieci dipendenti delle Officine erano stati per circa un mese presso l'aeroporto di Sebha nel 1982 per riparazioni all'S/N 115 (v. rapporto DCPD del 16.01.92).

7. L'inchiesta statunitense.

Quest'Ufficio per completezza dell'indagine richiedeva con rogatoria agli USA gli atti e gli esiti del detto procedimento della Corte del Nord Illinois. Risultava così, dagli atti trasmessi del Dipartimento di Giustizia, che gli Stati Uniti d'America avevano proceduto contro Tencom Corporation, conosciuta pure quale Tencom Medium Sulyak, - in questo Paese si può procedere anche contro soggetti diversi dalle persone fisiche - Donald Malsom e Najmeddin A. Elyazgi conosciuto pure quale colonnello o capitano Elyazgi.

I fatti erano i seguenti: fra il novembre del 1980 e il settembre del 1981, la società Tencom e i suoi dirigenti, Medium Sulyak e Donald Malsom, nell'ambito di una convenzione con Najmeddin A. Elyazgi, avevano esportato pezzi per aerei dagli Stati Uniti, senza la licenza richiesta dal Dipartimento di Stato e dal Ministero del Commercio. Avevano spedito questi pezzi dagli Stati Uniti alla Germania, dichiarando alla dogana americana che si trattava di pezzi per aerei non militari (per cui non era necessaria la licenza di esportazione) destinati a ditte di Norimberga e Francoforte. L'atto di accusa affermava che gli imputati ben sapevano che per la spedizione delle merci erano richieste le licenze di esportazioni dagli Stati Uniti, che si trattava di spedizioni di pezzi per aerei militari e che la destinazione delle spedizioni era la Libia. Gli imputati si erano messi d'accordo con ditte tedesche (Aero-Dienst e Emo-Trans) che dovevano ricevere e rispedire i pezzi alla Libia o a Venezia; ed erano a conoscenza che quei pezzi venivano montati su aerei Hercules C130 dell'Aeronautica libica. Gli imputati avevano nascosto al Governo americano i loro rapporti con lo Stato libico, ed aperto conti presso la Banca Hypo di Norimberga per ricevere versamenti per i pezzi consegnati alla Libia e a Venezia, Italia.

I reati: la congiura, false dichiarazioni, esportazione di munizioni senza licenza, esportazione di merce senza licenza. Gli addebiti in fatto: gli imputati avevano violato la legge e si erano accordati ad esportare equipaggiamento militare a violazione degli articoli 22 U.S.C. 2778 e 40 U.S.C. App. 2410, e si erano altresì accordati per rendere dichiarazioni false ad organismi statali o funzionari dello Stato. Tencom e Malson avevano

violato la legge, avendo trasmesso dichiarazioni di esportazioni al Governo degli Stati Uniti che falsificavano gli articoli spediti e le destinazioni delle spedizioni. Gli imputati avevano violato la legge avendo esportato dagli Stati Uniti i motori per gli aerei Hercules C130 senza la licenza di esportazione rilasciata dal Dipartimento di Stato degli Stati Uniti. Così la Tencom e la Malsom, avendo esportato pezzi per aerei militari in Germania per la successiva spedizione in Italia e alla Libia compresi nell'elenco del contratto delle merci, senza la licenza avevano violato anch'esse il paragrafo n. 2410.

La imputata Tencom Corporation aveva come oggetto principale della sua attività il commercio di pezzi per aerei nuovi e residuati, per linee e compagnie aeree commerciali e militari, e sede sociale a Northbrook, Illinois. La Tencom spediva e riceveva comunicazioni per telex ai numeri 206368 Tencom CGO e 210076 Tencom CGO. L'imputato Medim Sulyaknere era il presidente, direttore generale e unico azionista ed era coinvolto in vendite, acquisti e spedizioni internazionali. L'imputato Donald Malsom era il vice presidente della Tencom, addetto alle vendite, agli acquisti e alle spedizioni, con funzioni di direttore della Tencom nelle assenze di Sulyak dalla sede. L'imputato Najmeddin A. Elyazgi era un colonnello dell'Aeronautica libica responsabile delle parti necessarie alla riparazione e alla manutenzione degli aerei C130 Hercules dell'Aeronautica libica. Elyazgi mandava e riceveva comunicazioni per telex per il tramite del circuito telex dell'Aeronautica libica, numero di telex 20433 El Jala Ly. Era anche capitano delle compagnie aeree Libyan-Arab Airlines e pilota dei velivoli Jet Star 5A-DAR e Jet Star 5A-DAJ, aerei non militari a disposizione delle autorità statali libiche.

Essendo deceduto tra i dirigenti delle Aeronavali il Perretti direttore delle Officine Aeronavali dal '72 all'81 ed apparendo irreperibile il direttore commerciale Fregonese, si procedeva all'escussione del solo Scarpa. Le sue dichiarazioni, cui sopra si è accennato, appaiono a tal punto di interesse che devono essere riportate integralmente. “Sono stato sottoposto a procedimento penale negli Stati Uniti, ma non so quale esito abbia avuto quella procedura. Ricordo che il magistrato americano presente alla rogatoria mi disse che io per gli Stati Uniti ero colpevole e che se fossi andato in quel Paese sarei stato arrestato e avrei subito un processo. Il Pretore di Mestre alla fine dell'interrogatorio, che durò dalle 08.30 alle 18.30, mi disse che secondo l'ordinamento italiano egli mi assolveva in quanto io avevo agito nell'interesse della ditta e non a scopi di lucro personale. In effetti le distinte di consegna del materiale erano intestate a me per evitare i divieti dell'embargo nei confronti della Libia. Ciò veniva fatto d'accordo con il direttore generale delle Officine Aeronavali, che all'epoca

era l'ing. Giuseppe Perretti di Venezia. Si operava in questo modo, perchè altrimenti le Aeronavali avrebbero perso una entità di lavoro “da chiudere i battenti” e mandare in cassa integrazione più di trecento persone. Veniva usato il mio nome, giacche in questo modo io all'arrivo della merce, personalmente la ricevevo e la indirizzavo in un magazzino a parte, diverso da quello generale, chiamato magazzino Libia. Gli spedizionieri erano stati da me personalmente avvisati e immediatamente, all'arrivo di queste merci, me lo riferivano ed io procedevo allo smistamento di cui ho detto. Nessuno poteva sballare queste casse senza mio ordine e la mia presenza. Noi a nostra volta eravamo controllati da un capitano e da un maresciallo dell'Aeronautica libica. C'è anche da precisare che il materiale destinato al magazzino Libia era di proprietà dei libici e non entrava nella disponibilità delle Officine, come il resto delle merci che veniva accantonato nel magazzino generale. Il capitano si chiamava Mohamed Abdhallah Aziz; ha risieduto a Venezia fino all'87. Il sottufficiale cambiava quasi ogni anno. All'inizio abitavano in un residence a Mestre, sito in via Corte Marghera, da dove sono stati cacciati via perchè si facevano il thè sui tappeti e i loro bambini avevano mezzo distrutto l'appartamento. In seguito hanno abitato a Iesolo, in appartamenti che però non so dove fossero siti. Questi libici hanno dato un'infinità di fastidi. Ero l'unico che conoscevano. Ero stato più volte in Libia. Mi chiamavano per qualsiasi cosa. Come una volta che uno era stato colto sul fatto per furto in un supermercato o come quando un altro s'era comprato una Mercedes e aveva lasciato il mio nome al commerciante per il saldo del prezzo.

Non abbiamo mai avuto problemi di tangenti con i libici. Io ero il braccio destro e il confidente del direttore; non dipendeva da nessun altro. Con Perretti c'era un accordo secondo cui noi non dovevamo dar nulla ai libici, nè tangenti, percentuali o altro. Eravamo d'accordo sul punto che erano i libici ad aver bisogno di noi, più che il contrario. I libici “li tenevamo per la gola”, perchè essi per effetto dell'embargo non potevano rivolgersi a nessun altro Paese. Solo con noi s'era riusciti a trovare questa strada. Loro, i libici, si pagavano i pezzi, e questi pezzi venivano mandati a noi in conto lavorazione. A noi non interessava altro. Noi i pezzi li ricevevamo direttamente dagli Stati Uniti ed anche attraverso altri Paesi. La maggior parte dei pezzi veniva attraverso una ditta tedesca, che revisionava pezzi per il velivolo C130 e faceva manutenzione per altri tipi di velivolo. La cosa strana era che essi non avevano C130 in revisione. Anche questo passaggio attraverso la ditta tedesca potrebbe essere spiegato come un meccanismo per eludere l'embargo. I pezzi che venivano direttamente dall'America, erano mandati da un rivenditore, mai dalla Lockheed. La Lockheed era

strettamente sottoposta all'embargo. Questo rivenditore americano fu sottoposto a procedimento penale in America ed anche condannato. L'ho incontrato un paio di volte; una in Libia, un paio qui a Venezia. Non mi ha mai detto come riusciva ad eludere l'embargo. Con ogni probabilità attraverso la corruzione di funzionari delle dogane. Ho sempre parlato solo con questo signore; non conoscevo altri della società, che aveva sede a Chicago nell'Illinois.

Io posso parlare sino a dicembre 80. Successivamente a questa data è subentrata l'Aeritalia, che mi ha estromesso dal programma Libia e mi hanno trasferito in Germania. Sino a quando ci sono stato io, posso escludere che siano state effettuate trasformazioni degli aerei dell'Aeronautica Militare Libica da civili a militari. Non so dire se al tempo dell'Aeritalia siano state compiute militarizzazioni di aerei libici. Aziz non poteva essere contattato da nessuno del personale delle Aeronavali eccetto che da me, per ordine espresso del direttore generale Perretti. Aziz dipendeva direttamente dal colonnello Naymeddin Elyazgi, dell'Aeronautica Militare Libica, responsabile del settore velivoli trasporti della predetta Aeronautica Militare. Era pilota. Era stato addestrato in Germania. Era anche il pilota personale di Gheddafi, almeno così mi disse. Fuggì, prima dell'83, dalla Libia. Dico 83 perchè quello è l'anno del processo americano. Fuggì negli Stati Uniti, perchè era un agente della CIA. In America aveva un ranch.

L'Aeronautica Militare libica disponeva di una flotta di dieci C130. Il Governo libico ne aveva comprati 18 direttamente dalla Lockheed. Le consegne sono iniziate nel 75. Per effetto dell'embargo, che mi sembra sia del 76, ne rimasero otto a Marieta in Georgia. I libici ne comprarono poi uno da una ditta privata americana. Si trattava di un L100. Di questi undici uno era caduto in Etiopia, tre sono stati sequestrati nell'81 in Brasile per trasporto di armi dalla Libia ad un Paese del Centro America, con ogni probabilità il Salvador, a quell'epoca in guerra civile. Il contratto tra le Aeronavali e la Libia fu stipulato nel 77. Non ricordo i nomi del Presidente e dell'Amministratore delegato, che era un ex Aeritalia di Torino o un ex Fiat. Il contratto fu sicuramente portato a conoscenza delle Autorità politiche. Io chiesi a Perretti su come avremmo fatto con l'embargo. Il direttore mi disse che “erano d'accordo”. Solo quando l'America ha cominciato a far la voce grossa, tutti si sono tirati indietro e la colpa è rimasta solo alle Aeronavali.

Il contratto firmato nel 1977 prevedeva il PDLMI cioè il Periodic Depot Level Major Inspection - di n.10 velivoli C130 provenienti dall'Aeronautica Militare. La differenza tra il C130 e L100 era nella presenza di due portelloni per paracadutisti ai lati della fusoliera e due finestrini, nella cabina di pilotaggio lato comandante, per vedere il suolo, nel

C130. Un velivolo arrivò con il sistema Tacan montato, che venne tolto in quanto quel sistema non serviva in Libia. I C130 ed L100 sono aerei da trasporto. Noi abbiamo aggiunto delle panchine in tela fabbricate artigianalmente; servivano per trasportare persone che potevano essere paracadutisti oppure pellegrini diretti alla Mecca per il Hajji. All'interno del C130 potevano essere stivati credo, al massimo due carri armati.

Conosco la Libyan Arab Airlines che è la compagnia di bandiera; non conosco la United African Airlines che potrebbe essere una compagnia interna. Il contratto era stipulato con l'Aeronautica Militare per velivoli militari. In quei velivoli non ho mai visto armi. Non abbiamo mai montato apparecchiature che ne aumentassero le potenzialità belliche. Ripeto che fino all'80 presso le Officine Aeronavali non sono state effettuate delle aggiunte di apparecchiature belliche a bordo dei velivoli libici sottoposti a manutenzione.

Nel 1978/79 mandammo una squadra di operai in Libia per riparare un C130 che aveva avuto un incidente asseritamente durante il rullaggio con un altro velivolo. Aveva un taglio netto sulla fusoliera prodotto, mi dissero, dall'elica di un altro aereo.

Il colonnello Elyazgi veniva in Italia spesso. Era lui stesso che ritirava i velivoli che avevano finito la manutenzione. In quelle occasioni gli veniva dato l'elenco dei pezzi necessari alla revisione del velivolo.

I motori della ditta Allison venivano revisionati da una ditta inglese, la Field Service; non sono in grado di dire in che modo tale ditta eludesse l'embargo. Ci venivano restituiti per mezzo di camion, che arrivavano da un luogo vicino Londra.

Dal '77 all'80 sono stato in Libia circa venti - trenta volte. Generalmente andavo con la compagnia Alitalia; se andavo con i loro velivoli seguivamo la seguente aerovia: Venezia-Trasimeno-Roma e raggiungevamo la Sicilia tra Messina e Palermo; si passava sopra l'isola di Malta e quindi si giungeva all'aeroporto militare di Tripoli. Seguivamo le aerovie civili, fruivamo della radio-assistenza civile mediante normali radio, trasponder e piattaforma pilota come nella normale navigazione. Durante tali navigazioni non venivamo seguiti da nessun velivolo, o almeno io non me ne sono accorto; prima di partire preparavamo il normale piano di volo, che veniva secondo le normali vie autorizzato.

Portavo gli ordinativi del materiale anche all'estero. Ricordo che una volta a Bordeaux incontrai detto Elyazgi mentre ritirava un Falcon 50 e discutemmo sul programma di lavoro da effettuare al velivolo che doveva essere sottoposto a manutenzione. Negli ordinativi del materiale esisteva un rapporto a tre: io ero l'interlocutore da un lato, il capitano Aziz e il

colonnello Elyazgi dall'altro. Quando non riuscivo ad inviare via telex l'ordinativo del materiale lo consegnavo ad Aziz che lo inviava con mezzi propri, forse tramite l'Ambasciata. Non ricordo di aver mai consegnato ordinativi di materiale al colonnello Elyazgi all'estero. Con Elyazgi parlavamo sempre e soltanto dei velivoli militari, non facevamo mai riferimento alle compagnie civili. Emettevo delle fatture indirizzate alla LAAF per il conto della manutenzione. Non sono a conoscenza di fatture diverse emesse dalle Officine Aeronavali indirizzate ad altre ditte per conto della LAAF. I pagamenti alle ditte estere venivano effettuati dalla Libia. Una volta incontrai per caso, il proprietario di quella ditta americana, del quale ricordo il nome, tale Nadin, in Libia nell'ufficio di Elyazgi. Tale Nadin, di origine turca, era il proprietario della ditta americana che forniva i pezzi di ricambio; mi diede 10.000 dollari, a titolo personale come regalo per le mie prestazioni. Informai il mio direttore superiore, il direttore Perretti di tale “regalo”; egli mi disse di non parlarne con altri della ditta”. (v. esame Scarpa Pierluigi, GI 20.07.93).

Nel successivo verbale così continuava “vorrei precisare, prima di iniziare con le domande, che io ero un impiegato di VI° livello. Mi sono definito “focal point”, cioè punto di contatto, soltanto per il contratto con i libici; non seguivo altri contratti. Il materiale arrivava alla mia attenzione, ma non era diretto a me personalmente; questo meccanismo serviva per smistare il materiale, all'interno dei magazzini delle Officine. Nella storia delle Officine Aeronavali quello con la LAAF è stato il contratto di maggiori dimensioni; quello che ha permesso di non mettere in cassa integrazione gli operai.

Era una prassi normale, o almeno non eccezionale che il materiale arrivasse alla mia attenzione. Credo che tale modalità fosse utilizzata da molte ditte, fatta proprio allo scopo di non confondere il materiale con altro della ditta. Uno dei motivi per i quali si utilizzava tale modalità era che il materiale era di proprietà del cliente, nella fattispecie della LAAF. Non posso sapere se veniva utilizzato anche materiale delle Officine Aeronavali; io ero a conoscenza che il materiale utilizzato era soltanto quello che era immagazzinato in quel posto a loro riservato. Il materiale arrivava in temporanea importazione, cioè non si pagavano tasse sul materiale perchè era destinato alla riesportazione. Non ricordo di quali ditte di spedizioni si servissero le Officine Aeronavali per inviare il materiale da revisionare all'estero; che io ricordi i motori, le eliche, ecc. venivano smontati ed inviati in Inghilterra per i controlli; non ricordo il nome della ditta inglese. Il contratto non era stato stipulato con noi; ma direttamente dai libici. Anche il corriere era inglese. I pezzi venivano acquistati dai libici direttamente; noi

non avevamo contatti con i fornitori; il materiale arrivava via aerea con i velivoli che venivano dalla Libia oppure via terra mediante una ditta tedesca che si occupava soltanto di spedizioni. Il materiale arrivava “No Cost”, cioè già pagato.

Vorrei però precisare che tutto veniva deciso dai miei superiori, cioè dal Direttore Generale e dal Direttore Commerciale che facevano delle riunioni con i libici. In seguito mi veniva richiesto da Caprani, Fregonese, e Trere di collaborare con i libici. Fregonese era Direttore Commerciale, è tuttora vivo, ma non so dove abiti. Il Direttore Generale era Perretti; è deceduto. Anche Trere è morto. Il contratto con la LAAF comprendeva anche i velivoli civili, quindi anche i velivoli della United African Airlines. Incontravo Elyazgi soltanto per informarlo dello stato dei lavori, non gli ho mai passato ordinativi di materiale. Non ricordo di aver mai dichiarato di aver passato ordinativi di materiale ad Elyazgi all'estero, forse l'ho fatto durante il mio colloquio con i procuratori americani, ma non ricordo tale circostanza, anche perchè non corrisponde a verità. Nel periodo in cui erano in manutenzione i velivoli libici, le Officine Aeronavali si occupavano della manutenzione anche di velivoli di altre compagnie. Mi sembra di ricordare anche velivoli della Marina Americana. Che io ricordi però il sistema dell'immagazzinaggio del materiale distinto per i libici, non veniva utilizzato per gli altri velivoli. Io trovavo tale sistema ottimo e non mi sono mai posto la domanda del perchè tale sistema fosse utilizzato soltanto per la LAAF. Ora mi sembra strano, ma ripeto che ero soltanto un impiegato di VI° livello e ricevevo ordini.

A bordo dei velivoli non venivano montati sistemi bellici. Tant'è che quando arrivavano velivoli, in particolare C130, con montato il sistema Tacan, veniva smontato in via definitiva. Non sono a conoscenza di lettere o richieste di Abdulaziz di controllare tale sistema; per quanto mi riguarda veniva tolto e non rimontato; non posso sapere se una volta smontato veniva spedito ai libici. Tale sistema di navigazione non serviva per il volo di tali velivoli in Libia; non posso sapere se serviva per delle navigazioni in altri Paesi.

Dalle indagini degli USA sulla Tencom e i suoi rapporti con la Libia ebbi conoscenza quando il colonnello Elyazgi disse che c'erano dei problemi per gli approvvigionamenti di materiale con tale ditta; successivamente venni contattato dai magistrati americani che vollero parlare soltanto con me, senza parlare con Perretti, Caprani ed altri delle Officine Aeronavali. Vorrei precisare che tale episodio avvenne dopo il 1982, mentre io ero in Germania per lavoro.

Prima del mio colloquio con i magistrati americani venni contattato via telefono da una persona del Dipartimento di Stato americano, il quale mi tenne per cinque ore al telefono per farmi le stesse domande che la S.V. ora mi pone. Ricordo inoltre che nello stesso periodo in cui erano in manutenzione i velivoli libici, c'era in lavorazione un C130 della Southern Air Transport ed era noto a tutti che si trattava di un velivolo della CIA. Questo velivolo veniva usato per operazioni in Iran e fu impiegato per l'evacuazione degli americani all'atto dell'avvento al potere di Khomeini.

Nel 1981 venne stipulato con gli USA un contratto per la manutenzione degli Awacs; in quell'anno furono stipulati gli atti preliminari; solo dopo la fine del contratto con i libici iniziò la manutenzione di tali velivoli, credo fosse nel 1984. Per circa 30 anni ho avuto il nulla osta italiano; successivamente mi venne dato, per i lavori sugli Awacs, il nulla osta NATO di massimo livello, il Top-Top-Secret; tutto questo perchè portavo documentazione classificata. Trasportavo tali documenti principalmente dalla Germania dove venivano costruiti gli Awacs. Gli Awacs venivano costruiti a Monaco, cioè in tale città venivano trasformati i Boeing 707.

La durata media delle lavorazioni sui velivoli libici era undici mesi. Dopo il 1981, quando subentrò l'Aeritalia alle Officine Aeronavali, alcune manutenzioni vennero effettuate a Napoli; inoltre, per sentito dire, l'ultimo velivolo libico venne inviato a Napoli per permettere l'arrivo a Venezia degli Awacs.

Ricordo che Abdulaziz venne a conoscenza della caduta del MiG libico dai giornali; non posso esserne certo; si mostrò soltanto addolorato per la morte del connazionale; non tentò di fornire alcuna spiegazione sulle ragioni che portarono il MiG sulla Sila.

In base alle mie conoscenze personali credo che tale velivolo sia caduto per mancanza di carburante. Probabilmente partendo da Tripoli o dalla Sirte, il pilota perse l'orientamento. Oltre alla ipotesi della fine del carburante non feci altre ipotesi sulla caduta del MiG.

Durante i voli prova dei velivoli libici in manutenzione alle Officine Aeronavali, venivano impiegati dei piloti dell'Aeronautica Militare Italiana, che venivano dalla 46^a Brigata di Pisa. Nel tempo della manutenzione dei velivoli libici erano spesso presenti presso le Officine Aeronavali anche degli ufficiali americani che seguivano i velivoli della Marina USA in manutenzione presso di noi; in tali circostanze i libici e gli americani socializzavano” (v. esame Scarpa Pierluigi, GI 16.11.93).

Tali vicende non potevano non essere a conoscenza dell'Ambasciata americana a Roma. Ed infatti essa ne era a conoscenza da tempo, prima sia della caduta del DC9 che dell'inchiesta dell'AG del Nord Illinois. Coe, di cui s'è già detto sopra, interrogato in merito nel corso dell'esecuzione della commissione rogatoria agli Stati Uniti datata 20 gennaio 92, ha dichiarato di esser venuto a sapere, per la sua posizione nell'ufficio dell'Addetto militare aeronautico, che presso le Aeronavali di Venezia si provvedeva alla militarizzazione di C130 provenienti da varie parti del mondo, tra cui gli Stati Uniti, in favore dell'Aeronautica Militare di Libia. Aveva visitato le Officine e aveva constatato queste operazioni di trasformazione dei velivoli. Questa visita era avvenuta nel febbraio dell'80, tra il 25 ed il 29 di quel mese. Ha aggiunto di non essere stato a conoscenza del fatto che durante lo svolgimento del summit del G7 a Venezia nel giugno 80 e la presenza in quella città del Presidente degli Stati Uniti, contemporaneamente vi fossero in pratica sullo stesso aeroporto C130 e personale dell'Aeronautica libica e il "number one" e militari statunitensi. Della questione s'era occupato il suo capo, Biankino, che aveva seguito il Presidente a Venezia. Egli non era a conoscenza dei nominativi dei libici dislocati a Venezia per le opere ai C130 (v. esame Coe, GI 10.03.92).

Dalla copia di una sua agenda per l'anno 80, trasmessa in risposta sempre rogatoria, emergeva con chiarezza il suo viaggio a Venezia tra il 25 ed il 29 febbraio a conferma di quanto dichiarato (copia dell'agenda inviata dal Dipartimento di Giustizia con nota in data 17 marzo 93).

Questi fatti, anche a prescindere dalle edulcorazioni menzognere di Scarpa, mostrano, senza alcuna necessità di commento, come si riuscisse ad eludere gli embargo, addirittura contribuendo alla dotazione militare di un Paese potenzialmente ostile e comunque boicottato dagli Alleati - anche se non pochi tra di essi mantenevano condotte analoghe alle nostre in nome del principio a parole spesso vituperato, ma nei fatti strettamente applicato, degli affari ad ogni costo, ammantato negli ultimi tempi da nobili finalità come quella di non buttar gente sul lastrico o metterla in cassa integrazione. Elusione degli obblighi internazionali sotto gli occhi dell'Alleato maggiore. Senza alcun timore di reazioni, anche processuali con provvedimenti di cattura, com'era successo negli Stati Uniti.

8. I sorvoli nelle nostre FIR.

Sulla base di quanto acquisito a Malta venivano compiute indagini presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile per accertare l'esistenza di documentazione concernente voli su aeroporti italiani e sorvoli nello spazio aereo nazionale.

In effetti con la legge n.411/77 "Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta" anche nel nostro Paese vige un tributo per l'uso delle installazioni e del servizio predetto, cui sono assoggettati i voli internazionali per la parte di volo che si svolge nello spazio aereo nazionale, cioè quello spazio entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo (art.1). A tale tassa sono assoggettati tutti gli aeromobili in servizio commerciale, a qualunque Paese appartengano. Ne sono esclusi gli aeromobili nazionali e stranieri di Stato o in servizio di Stato (art.7). Il Ministero della Difesa, che all'epoca del fatto sovrintendeva all'Ente preposto al controllo del traffico aereo ovvero l'Ispettorato delle Telecomunicazioni e dell'Assistenza al Volo, comunicava alla Direzione dell'Aviazione Civile i dati relativi ai voli da assoggettare alla tassazione (v. esame Lopez Claudio, GI 22.10.91).

Per la rilevazione dei dati ai fini della tassazione di sorvolo presso ogni RIV venivano selezionate la prima e l'ultima strip. Se un volo interessava più RIV veniva rilevato un numero di strips pari al doppio delle RIV interessate. Questi dati venivano trascritti su schede riepilogative giornaliere, sulle quali erano riassunti i seguenti elementi: 1) tipo di volo (in arrivo, in partenza, tratta nazionale di volo internazionale, sorvolo); 2) orario effettivo di entrata nello spazio aereo controllato (o di partenza dall'aeroporto nazionale); 3) punto geografico di entrata e punto di uscita (desunti dalle indicazioni sulla rotta seguita); 4) nominativo del volo; 5) tipo di aeromobile; 6) aeroporto di partenza e aeroporto di destinazione.

Le schede venivano inviate al Centro Elettronico Unificato delle Ferrovie dello Stato, che le inviava alla perforazione presso le società private collegate. In esito ogni strip diventava una scheda perforata. Dalle schede si faceva il calcolo delle unità di servizio, che era il moltiplicatore della tassa, e delle tasse effettivamente da pagare, che si otteneva moltiplicando le unità di servizio per il coefficiente unitario di tassazione (v. esame Cimarelli Vincenzo, GI 16.11.91).

Presso la Direzione dell'Aviazione Civile per effetto di sequestro si acquisivano per il mese di giugno 80: 1) tutte le note di accertamento emesse nei confronti delle compagnie aeree; 2) un tabulato delle strips che non avevano prodotto tassazione perchè errate o incomplete; 3) un tabulato contenente i voli esenti da tassa, come quelli militari o di Stato ed i voli di

privati non individuati a fine della emissione della nota di accertamento. Per il mese di luglio: 1) un tabulato dei calcoli analitici, corrispondenti alle note di accertamento; 2) un tabulato delle strips errate; 3) un tabulato di voli esenti e dei privati sconosciuti.

Si acquisiva anche un tabulato delle distanze ortodromiche in chilometri tra i punti significativi dello spazio aereo italiano consistente in una codifica dei punti di confine sulle aerovie dello spazio aereo e una codifica degli aeroporti.

Questi tabulati venivano formati secondo la seguente procedura: presso ciascun Centro di Controllo Regionale - in sigla FIR ovvero Flight Information Region, in inglese, oppure RIV, Regione Informazione Volo, in italiano; all'epoca del disastro di Ustica, quattro, ovvero Milano-Linate, Padova-Monte Venda, Roma-Ciampino e Brindisi - si compilavano delle "strisciole di progresso volo" dette comunemente strips, sulle quali venivano indicati i seguenti elementi: 1) l'orario di passaggio dell'aeromobile, stimato ed effettivo; 2) il nominativo del punto di radioassistenza sorvolato; 3) la quota assegnata all'aereo; 4) il nominativo del volo (compagnia Aerea e numero ovvero marche di immatricolazione dell'aereo); 5) il tipo di aereo; 6) la velocità; 7) l'aeroporto di partenza; 8) la rotta seguita.

Queste strips venivano compilate per ogni tratto compreso tra due punti chiamati in inglese "compulsory reporting points", cioè quei punti raggiunti i quali il pilota di aeromobile deve mettersi in comunicazione con il Centro di controllo dal quale è assistito. In esito risultavano quattro elaborati e cioè: 1) conto debitori; 2) tabulato dei calcoli analitici; 3) tabulato dei voli di vettori sconosciuti; 4) elenco delle strips errate (v. esame Cimarelli Vincenzo, GI 16.11. 91).

Dai tabulati in questione si estraevano i dati relativi ai voli, non paganti e paganti da e per aeroporti libici, nel periodo giugno-luglio 80. Risultava così per la prima categoria, che ne erano stati registrati soltanto due, compiuti entrambi il 10 giugno 80 nella tratta Bengasi-Catania e viceversa. Il velivolo era un C210, partito da Catania alle 13.07 e ripartito, se si trattava dello stesso aeromobile, alle 22.03. Si trattava di un aereo privato di nazionalità svizzera, tipo CASA 212, di proprietà della "Industrie Leasing" (Zurigo) - (v. all. 1 al rapporto R.O. CC, 16.01.92).

Per la seconda categoria molti di più e precisamente i seguenti:

- per il mese di giugno 80:

giorno e ora	sigla	partenza	arrivo	aereo
1/6				
09,26	LN182	Tripoli	Belgrado	B727
10,20	HBVGH	Tripoli	Ginevra	LR35

13,22 2/6	LN124	Tripoli	RM-Fiumicino	B727
15,08 3/6	LN014	Tripoli	Shannon	CL44
02,07	WN181	Genova	Tripoli	VC58
15,09 4/6	WN182	Tripoli	Genova	CV58
15,55 5/6	NS113H	Londra	Tripoli	G2
17,38 6/6	LN113	sconosciuto	Tripoli	B727
09,45 11/6	TYAFT	Tripoli	Dubrovnik	AN26
09,52 12/6	YUBME	Dubrovnik	Bengasi	HS25
08,16	FGCLE	Parigi	Bengasi	LR35
13,03	FGCLE	Bengasi	Parigi	LR35
16,38 15/6	YUBME	Tripoli	Ljubljana	HS25
12,52 16/6	UUT402	Tripoli	Parigi	DC8
15,28	SADZZ	Mosca	Tripoli	IL76
16,10	5ADZL	Mosca	Tripoli	IL76
07,34	YUBKR	Belgrado	Tripoli	LR35
13,43 17/6	YUBKR	Tripoli	Belgrado	LR25
03,07	WN181	Genova	Tripoli	CV58
10,44 22/6	WN182	Tripoli	Genova	CV58
12,51 24/6	LN129	RM-Fiumicino	Bengasi	B727
08,25	NG08CS	Olbia	Tripoli	N265
13,38 25/6	N408CS	Tripoli	Olbia	N265
11,13 26/6	YU45Z	Belgrado	Tripoli	B727
10,05	LN102	Tripoli	Londra	B727
12,29	LN182	Tripoli	Belgrado	B727
12,48	LN112	Varsavia	Tripoli	B727
14,32	LN124	Tripoli	RM-Fiumicino	B727

27/6				
15,48	5ADGO	Cannes	Tripoli	C401
20,30	5ADDY	Ajaccio	Tripoli	BE20
29/6				
11,32	5ADGE	Tripoli	Lussemburgo	CL44
30/6				
12,05	DIDHC	Tripoli	Palermo	DH6
13,11	LN163	Zurigo	Tripoli	B728

(v. allegati al rapporto R.O. CC, 03.01.92).

- per il mese di luglio 80:

7/7				
07,23	5ADZZ	Metega	Praga	IL76
11,19	BT331	Londra	Tripoli	B707
9/7				
10,48	ICKET	RM-Ciampino	Tripoli	G159
16,53	ICKET	Tripoli	RM-Ciampino	G159
10/7				
15,37	5ADZZ	Belgrado	Tripoli	IL76
16,05	5ADZZ	Belgrado	Tripoli	IL76
12/7				
22,06	5ADZY	Tripoli	Ajaccio	BE20
13/7				
21,40	5ADDY	Tripoli	Ajaccio	BE20
15/7				
05,28	HBVFS	Milano	Bengasi	LR35
10,02	HBVFS	Bengasi	Milano	LR35
16/7				
14,13	HBLKX	Bengasi	Lamezia Terme	C421
17/7				
14,56	5ADBG	RM-Ciampino	Tripoli	BE65
18/7				
16,30	5ADDY	Ajaccio	Tripoli	BE20
19/7				
12,05	LN122	Tripoli	Milano	B727
26/7				
11,09	5ADRR	Tripoli	Split (Y)	IL76
11,19	5ADKK	Tripoli	Split (Y)	IL76
27/7				
13,20	5ADGJ	Tripoli	Lussemburgo	CL44

13,25	5ADRR	Split	Tripoli	IL76
13,55	5ADLL	Split	Tripoli	IL76
28/7				
12,19	GAYOJ	Marsiglia	Tripoli	HS25
29/7				
08,18	5ADKK	Tripoli	Sarajevo	IL76
08,40	5ADKK	Tripoli	Sarajevo	IL76
08,41	5ADKK	Tripoli	Sarajevo	IL76
30/7				
13,46	5ADKK	Sarajevo	Tripoli	IL76
14,01	GAYOJ	Tripoli	Nizza	HS25
14,37	5ADRR	Sarajevo	Tripoli	IL76

(v. allegati al rapporto R.O. CC., 03.01.92).

Le Compagnie o Enti proprietari di detti voli erano i seguenti:

- 1.HBLKX - Naz. Svizzera - tipo CASA 212 - Propr.Industrie Leasing (Zurigo).
- 2.HBVGH - Naz. Svizzera - tipo Learjet 35 - Propr. Executive Jet. Aviation (Ginevra)
- 3.LN182 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 4.LN124 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 5.LN014 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 6.WN181 - Sigla volo Southwest Airlines (USA) - dato 1980 non disponibile.
- 7.NS113H - Naz. USA - dati non disponibili.
- 8.LN113 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 9.TYAFT - Naz. Benin - non risulta nel Libro Registro 1980-81-82.
- 10.YUBME - Naz. Jugoslavia - dati non disponibili.
- 11.FGCLE - Naz. Francia - tipo Learjet 35 - Propr. Ball Equipment (Parigi).
- 12.UUT402 - Sigla volo UTA.
- 13.5ADZZ - Naz. Libia - dati non disponibili.
- 14.5ADZL - Naz. Libia - dati non disponibili.
- 15.YUBKR - Naz. Jugoslavia - dati non disponibili.
- 16.LN129 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 17.NG08CS - Naz. USA - dati non disponibili.
- 18.YU45Z - Naz. Jugoslavia - dati non disponibili
- 19.LN112 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 20.LN102 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 21.5ADGO - Naz. Libia - dati non disponibili.
- 22.5ADDY - Naz. Libia - dati non disponibili.

23.5ADGE - Naz. Libia - dati non disponibili.
 24.DIDHC - Naz.Rep.Fed. Tedesca - tipo DHC-6 - Propr. Hadag Air
 (Amburgo).
 25.LN163 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
 26.BT331 - Sigla volo Baltia Airlines (USA) - dato 1980 non
 disponibile.
 27.ICKET - Naz. Italia - tipo Gulfstream G159 - Propr. Fiat (Torino).
 28.HBVFS - Naz. Svizzera - tipo Learjet 36 - Propr. Executive Jet Aviation
 (Ginevra).
 29.5ADBG - Naz. Libia - dati non disponibili.
 30.5ADRR - Naz. Libia - dati non disponibili.
 31.5ADKK - Naz. Libia - dati non disponibili.
 32.5ADGJ - Naz. Libia - dati non disponibili.
 33.5ADLL - Naz. Libia - dati non disponibili.
 34.GAYOJ - Naz. Regno Unito - tipo H.S.125 - Propr. Bakerloo
 Invest.
 di Londra.

(dati reperiti attraverso le pubblicazioni: Libro Registro anni 1980-81-82;
 Jane's Handbook - varie annate; ABC Directory-1991) in allegato al
 rapporto R.O. CC, 16.01.92.

Si nota immediatamente che in entrambi i prospetti non appaiono
 assolutamente i voli dei C130 già rilevati nei prospetti e negli altri documenti
 maltesi. Appaiono invece i due aerei libici del 27 giugno provenienti
 rispettivamente da Cannes ed Ajaccio e diretti entrambi a Tripoli; su cui non
 s'è riusciti fare alcuna luce giacchè la relativa rogatoria ai francesi ha avuto
 esito negativo. Questi riferirono di essere stati impossibilitati a fornire i nomi
 dei proprietari degli apparecchi in quanto le sigle dei citati velivoli
 corrispondevano a immatricolazioni straniere, ed allo stesso modo a reperire
 o fornire notizie sui piani di volo di detti velivoli perché detta
 documentazione risultava distrutta. Le autorità rogate identificarono solo il
 tipo di velivoli impiegati quella sera rispettivamente come un Cessna 404 e
 un Beech 200 (vedi rogatoria alla Francia del 29.04.93).

Analoga richiesta venne rivolta tramite commissione rogatoria alle
 Autorità statunitensi che senza aggiungere nulla di nuovo a quanto
 conosciuto, confermarono solo la nazionalità libica dei velivoli. (vedi
 rogatoria agli USA del 04.05.93).

Sugli aerei di sigla libica e iugoslava non si sono nemmeno richieste,
 in considerazione delle situazioni di questi due Paesi, notizie sulla natura dei
 voli, sugli enti proprietari e sulle persone trasportate. Tramite ricerche

dell'Interpol sugli aerei di sigla occidentale poco si è saputo in quanto i corrispettivi uffici tedesco, svizzero ed irlandese hanno rispettivamente comunicato che: il velivolo avente la sigla D-IDHC apparteneva alla compagnia HASG disciolta nel gennaio 1984; che il velivolo HB-VGOO non risultava essere stato immatricolato in Svizzera prima del 12.04.83; il velivolo CL44 dopo aver imbarcato un carico di carni era ripartito alle ore 00.55 del 4.06.80.

I sorvoli delle FIR nazionali, per atterraggi e decolli sul territorio dello Stato come per passaggi attraverso gli spazi delle stesse FIR, per aeromobili di Stato, in servizio di Stato e militari, dovevano quanto meno all'epoca del fatto, essere autorizzati dal Ministero degli Affari Esteri previo parere positivo del Servizio di Sicurezza Militare e del SIOS Aeronautica.

Il problema s'era già posto in sede di Commissione Stragi al riguardo del passaggio di aerei militari di Stati non alleati sul territorio italiano. Il Capo di SIOS/A in quella sede aveva affermato che le richieste dal Ministero degli Affari Esteri erano trasmesse al 2° Reparto, che analizzava il piano di volo entrando nel merito e di conseguenza lo autorizzava secondo richiesta o con modifiche, se v'erano interferenze con zone che ovviamente non dovevano essere sorvolate (v. audizione Tascio Zeno, Commissione Stragi 19.10.89).

In effetti tra i compiti del 2° Reparto v'è quello di controllare l'attività dei velivoli stranieri, civili e militari sul territorio nazionale - acque territoriali incluse - secondo le legislazioni e gli accordi internazionali vigenti; come quello reciproco (o inverso) di emanare le richieste e le concessioni di autorizzazioni ai sorvoli e agli scali sui territori esteri da parte di velivoli militari stranieri (v. documento esibito da Tascio alla Commissione Parlamentare, il 19.10.89).

Il Ministero della Difesa sul punto redigeva preciso documento che vale la pena riportare integralmente dal titolo "Responsabilità e procedure per il rilascio di autorizzazione al sorvolo e scalo del/sul territorio nazionale di velivoli stranieri" in vigore al 27.06.80.

Le autorità nazionali competenti per la valutazione delle richieste di sorvolo e scalo sono: - il Ministero degli Affari Esteri: è competente per la valutazione delle richieste che pervengono per via diplomatica, sotto il profilo politico-diplomatico; - il Ministero dei Trasporti-DGAC (Civilavia): è competente per la valutazione delle richieste o delle notifiche sotto il profilo giuridico e commerciale, sulla base degli accordi internazionali (Convenzione di Chicago o Accordi Bilaterali già sanciti e operanti); - il Ministero della Difesa - SMA - 2° Reparto (Stataereo Sios); è competente

per la valutazione delle richieste o delle notifiche ai fini della tutela del segreto, in relazione ai percorsi e all'uso degli aeroporti militari.

Alla data del 27.06.80, in base alla normativa vigente in vari Paesi erano raggruppabili nelle seguenti categorie: 1) Paesi di particolare interesse; 2) Paesi NATO; 3) altri Paesi.

1. Sorvoli.

a. Velivoli civili.

(1) Paesi di particolare interesse.

(a) Responsabilità. La responsabilità finale del rilascio dell'autorizzazione al Paese richiedente era del Ministero Affari Esteri previo nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica e rilascio dell'autorizzazione tecnico-operativa del Ministero dei Trasporti e Aviazione Civile (Civilavia).

(b) Procedura. Il Paese richiedente inoltrava la richiesta al Ministero Affari Esteri tramite i normali canali diplomatici. Il Ministero Affari Esteri la ritrasmetteva a Civilavia e allo Stato Maggiore Aeronautica per richiederne, rispettivamente, l'autorizzazione tecnico-operativa ed il nulla-osta. Entrambe le sigle che identificavano l'autorizzazione e il nulla-osta venivano successivamente trasmesse tramite normale canale diplomatico dal MAE al Paese richiedente. Il nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica veniva trasmesso, oltre che al MAE, a: - Civilavia; - Regioni Aeree, Ente/i del Controllo del Traffico Aereo (Regione Informazione Volo - RIV) e Organo/i della Difesa (Centro Operativo Regionale - R.O.C.), competenti per area; - S.I.S.MI.

2. Paesi NATO e altri Paesi.

La responsabilità dell'autorizzazione era esclusiva di Civilavia, la quale informava delle autorizzazioni concesse il Centro Operativo della Difesa Aerea (ADOC) e gli Enti del Controllo del Traffico Aereo. Questi ultimi trasmettevano agli Enti della Difesa Aerea le informazioni necessarie per lo svolgimento dei compiti di istituto.

b. Velivoli militari.

(1) Paesi NATO

(a) Responsabilità. La responsabilità del rilascio dell'autorizzazione era dello Stato Maggiore Aeronautica.

(b) Procedura. Il Paese richiedente inviava la richiesta, tramite la propria Ambasciata, direttamente allo SMA e da questi ne riceveva l'autorizzazione. Oltre che ai Paesi NATO la procedura era concessa in regime di reciprocità, ad alcuni Paesi dell'area occidentale. L'autorizzazione dello Stato Maggiore, oltre che al Paese richiedente, veniva trasmessa a: - MAE; - Regioni Aeree, Enti del controllo del traffico (RIV) e agli organi della Difesa Aerea (ROC) competenti per area.

(2) Paesi di particolare interesse e altri Paesi.

(a) Responsabilità. La responsabilità finale del rilascio dell'autorizzazione al Paese richiedente era del MAE, previo rilascio dell'autorizzazione tecnico-operativa da parte dello Stato Maggiore Aeronautica.

(b) Procedura. Il Paese richiedente inoltrava la richiesta al MAE, tramite i normali canali diplomatici. Il MAE la trasmetteva allo SMA per l'autorizzazione tecnico-operativa e, una volta ottenuta, la inoltrava tramite i normali canali diplomatici al Paese richiedente. L'autorizzazione tecnico-operativa dello SMA, oltre che al MAE, veniva trasmessa alle Regioni Aeree, agli Enti del Controllo del Traffico (RIV) e agli organi della Difesa Aerea competenti per area (ROC).

2. Scali.

(a) Velivoli civili.

(1) Su aeroporti civili.

(a) Paesi di particolare interesse

Valevano le stesse regole indicate per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(1);

(b) Paesi NATO e altri Paesi. Valevano le stesse regole indicate per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(2).

(2) Su aeroporti militari.

(a) Paesi di particolare interesse. Per lo scalo dei velivoli civili dei Paesi di particolare interesse su aeroporti militari valevano le stesse regole indicate per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(1). Il nulla-osta dello SMA, oltre che agli Enti previsti nel succitato subpara, veniva trasmesso anche all'aeroporto/i interessato/i.

(b) Paesi NATO e altri Paesi. Per lo scalo dei velivoli civili di detti Paesi valevano le stesse regole previste per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(2) previo nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica. Il nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica veniva trasmesso a: - Civilavia; - Regioni Aeree, Enti del Controllo del Traffico (RIV) e organi della Difesa Aerea, competenti per area; - S.I.S.MI

b. Velivoli militari

su aeroporti civili.

(a) Paesi NATO. Per lo scalo di velivoli militari di Paesi NATO valevano le stesse regole previste per il sorvolo degli stessi di cui al sub-para 1.b.(1) previo nulla-osta di Civilavia, per l'uso dell'aeroporto civile interessato.

(b) Paesi di particolare interesse ed altri Paesi.

- Responsabilità. La responsabilità finale del rilascio dell'autorizzazione al Paese richiedente era del MAE previo rilascio dell'autorizzazione tecnico-operativa dello SMA e nulla-osta di Civilavia.

- Procedura. Il Paese richiedente inoltrava la richiesta al MAE tramite i normali canali diplomatici. Il MAE la estendeva allo SMA e a Civilavia per, riceverne, rispettivamente, l'autorizzazione tecnico-operativa ed il nulla-osta. Entrambe le sigle che identificavano l'autorizzazione e il nulla-osta venivano successivamente trasmesse dal MAE, tramite normale canale diplomatico, al Paese richiedente. L'autorizzazione dello SMA veniva trasmessa, oltre che al MAE, a: - Civilavia; - Regioni Aeree, Enti del Controllo del Traffico Aereo (RIV), Organi della Difesa Aerea (ROC) competenti per area; -S.I.S.MI (sempre per "Paesi di particolare interesse", per "altri Paesi" solo nel caso di eventi particolari).

(2) Su aeroporti militari.

(a) Paesi NATO. Valevano le stesse regole previste per il sorvolo dei velivoli militari di cui al sub-para 1.b.(1). L'autorizzazione dello SMA, oltre che agli Enti previsti nel succitato sub-para, veniva trasmessa all'aeroporto/i interessato/i;

(b) Paesi di particolare interesse ed altri Paesi. Valevano le stesse regole previste per il sorvolo dei velivoli militari di cui al sub-para 1.b.(2). L'autorizzazione dello SMA, oltre che agli Enti previsti, nel succitato sub-para, veniva trasmessa all'aeroporto/i interessato/i.

Le autorizzazioni al sorvolo delle FIR nazionali sono di competenza della Direzione Generale degli Affari Economici, del Ministero degli Affari Esteri, precisamente dell'Ufficio 4° di tale Direzione Generale. Esse vengono richieste dalle Ambasciate straniere a Roma o tramite le Ambasciate d'Italia del posto ove si origina il volo, o presso lo Stato donde proviene la personalità che deve transitare o venire in Italia.

Di ogni autorizzazione al sorvolo si fa fascicolo o sottofascicolo nel quale dovrebbe essere compresa la nota verbale di richiesta, o il telexpresso se la richiesta perviene da Ambasciate all'estero; quindi un appunto o annotazione a mano di richiesta telefonica da parte del Cerimoniale agli Affari Economici; infine una risposta di quest'ultima Direzione. Il Cerimoniale si occupa solo dei sorvoli e degli atterraggi di personalità straniere: Capi di Stato, Capi di Governo, Ministri degli Affari Esteri, Capi di partiti significativi e ministri, con la esclusione di autorità militari.

Il fascicolo dei documenti ufficiali dovrebbe essere conservato cinque anni e di seguito essere trasmesso all'archivio storico del Ministero, sempre che il carteggio sia reputato di interesse politico o storico. Il Cerimoniale conserva i fascicoli delle visite, nel quale v'è l'originale o una copia della richiesta dello Stato estero (v. esame Ferretti Franco, GI 11.01.91).

Veniva di conseguenza ordinata in primo luogo l'esibizione della relativa documentazione eventualmente tuttora custodita presso l'Ufficio del Cerimoniale di Stato, la Direzione Generale degli Affari Economici e l'archivio storico degli Esteri. Questa Direzione Generale in questione rispondeva che i carteggi relativi alla navigazione aerea dell'anno 80 erano stati distrutti come da richiesta all'archivio generale di deposito in conformità a una circolare interna (25/72), che prescrive il periodo minimo di un anno per la conservazione dei carteggi relativi alle richieste di sorvolo.

In tal senso, a dir il vero, aveva già risposto il Ministro degli Affari Esteri al tempo al Presidente della Commissione Stragi, affermando che tutti i fascicoli delle autorizzazioni per l'80 erano andati distrutti (v. nota del Ministro De Michelis al Presidente Gualtieri – 08.11.90).

L'archivio storico rispondeva che gli atti relativi alle autorizzazioni al sorvolo del territorio italiano per l'anno 80 non risultavano ad essi versati.

L'ufficio del Cerimoniale rispondeva che presso il rispettivo archivio non esisteva documentazione o carteggio che facesse stato di arrivi, sorvoli o partenze di aeromobili stranieri nei giorni 27 e 28 giugno 80. Aggiungeva che in quel mese di giugno si erano svolti nel nostro Paese tre eventi ufficiali internazionali e cioè la visita di Stato compiuta a Roma dal Presidente degli Stati Uniti Carter, il Consiglio Europeo riunitosi a Venezia e il Vertice dei Sette Paesi più industrializzati tenutosi anch'esso nella città lagunare. Aggiungeva anche che si erano verificate altre tre visite di personalità di Stato sempre in quel mese di giugno e precisamente: il 5-7 la visita di lavoro del Ministro degli Esteri del Giappone, il 20-24 la visita del Ministro degli Esteri del Guatemala; il 24-25 la visita privata del Primo Ministro del Canada.

Analogo ordine di esibizione veniva diretto al Servizio militare che in esecuzione trasmetteva documentazione afferente a richieste sia di sorvolo che di scalo, sia a richieste di sorvolo e scalo. Il carteggio concerneva ben venticinque Stati, sia dell'area all'epoca cd. orientale, che di quelli di interesse come la mediorientale e l'africana, che di Paesi alleati od amici, in genere quando concernevano trasporti di armi. I Paesi erano i seguenti: Algeria, Angola, Arabia Saudita, Bulgaria, Cecoslovacchia, Cipro, Congo, Egitto, Francia, Giordania, Gran Bretagna, Iran, Jugoslavia, Kuwait, Libia, Olanda, Pakistan, Polonia, Repubblica Democratica Tedesca, Romania, Singapore, Sudan, Tunisia, Ungheria, URSS.

Si accertava così che i carteggi contenevano messaggi del SIOS/A al Ministero degli Affari Esteri Direzione Generale degli Affari Economici Ufficio 4°, quello di cui sopra e a Civilavia, e per conoscenza in genere al COSMA di Monte Cavo e alle RIV - ATCC, SOC/ROC e aeroporti

comunque interessati al volo. La natura del messaggio era un nulla osta e vi erano descritti dati di rotta e orari, con indicazione anche di eventuali estensioni del nulla osta. Le note di invio al S.I.S.MI venivano di solito firmate d'ordine del Capo del SIOS generale Tascio. Il messaggio veniva acquisito e trattato dalla 3ª Sezione della 1ª Divisione.

Nel fascicolo Libia venivano rinvenute, tra diverse altre, le autorizzazioni per il C130 nr.117 sulla rotta OKBA - A13 - Ponza - Elba - UAI - UA21 - Vicenza - ETA - Venezia Marco Polo per il giorno 6 giugno 80; e quella per il C130 nr.113 sulla rotta Venezia - Vicenza - UA21 - Elba - Ponza - A13 per il giorno 25 giugno 80 con proroga di 72 ore. Questa autorizzazione era stata concessa il 6 giugno precedente.

Il 23 dello stesso mese veniva emesso nuovo messaggio su questo C130. Tale velivolo, che di certo non era partito nella data di cui alla precedente nota, veniva autorizzato con la medesima rotta di cui sopra (si precisa però la destinazione ad Okba) per il 16 giugno con proroga di 72 ore. La trasmissione era stata autorizzata dal colonnello Bonazzoli e l'avviso alla Segreteria della Divisione era avvenuto il 24 giugno, e alla Sezione il 25 successivo.

Il 30 terzo messaggio - anche in questo caso evidentemente il C130 non era partito - con cui si comunica che il volo in questione verrà effettuato il 3 luglio immediatamente successivo con proroga di giorni 5, ovviamente con la medesima rotta. Anche in questo l'ufficiale che autorizzò la trasmissione è Bonazzoli. La nota perviene alla Segreteria il 1° luglio e alla Sezione il 2.

Il terzo ordine di esibizione rivolto allo Stato Maggiore dell'Aeronautica consentiva di acquisire tutta la documentazione in possesso dello SMA/SIOS relativa ad autorizzazioni di sorvolo del territorio nazionale nell'anno 80 per velivoli governativi e militari e per velivoli di società e ditte straniere.

Tale documentazione concerneva tredici Stati e sei ditte. Gli Stati erano i seguenti: Belgio, Canada, Danimarca, Emirati Arabi, Francia, Germania Ovest, Giordania, Gran Bretagna, Irlanda, Kuwait, Marocco, Senegal e Zaire. Le ditte erano: l'ASI della Germania Ovest, la British Airways, la Finnair, la Good Year americana, la Hertic della Germania Ovest, la Petoclor americana. Come si vede velivoli di Stati alleati o con cui sussistevano rapporti amichevoli. Nessun documento invece che concernesse la Libia, tantomeno quelli originati proprio dal SIOS, rinvenuti in copia altrove.

9. Il “corridoio”.

Anche al fine di accertare la possibilità che velivoli libici avessero potuto aver effettuato voli da e verso la Jugoslavia è stata posta particolare attenzione al “corridoio” di cui più a lungo e in dettaglio nella parte dedicata alle attività del Servizio informazioni militare. A ottobre del 1980 il Centro CS di Verona segnalava alla 1^a Divisione che una fonte definita “attendibile” e da “cautelare al massimo” - fonte di cui non è stato possibile accertare l'identità, in quanto, a dire dell'allora responsabile del Centro, Vitaliano Di Carlo, e del suo segretario, Cinotti, era manipolata dal segretario Di Donna, deceduto nel '90, e i cui atti sono stati inspiegabilmente distrutti - aveva segnalato l'esistenza di un accordo segreto che prevedeva la utilizzazione di aeroporti jugoslavi da parte di velivoli militari libici per addestramento e riparazioni. Aeroporti jugoslavi che erano raggiungibili attraverso una rotta interessante il Mediterraneo centrale, lo Ionio ed il basso Adriatico, sfruttando alcune carenze del sistema di avvistamento aereo italiano. Il Centro - e qui l'importanza del documento - poneva in relazione le notizie acquisite con l'ipotesi di collisione formulata a seguito della sciagura del DC9 Itavia; alla vicenda della caduta del MiG libico che veniva indicata come avvenuta nel “giugno 80”, ed alle conoscenze, da parte dei libici, delle “zone critiche” nella rete di difesa aerea nazionale.

Il S.I.S.MI in un documento interno redatto in tempi successivi - 1986 - rappresenta al Direttore del Servizio che all'epoca non fu presa in considerazione l'ipotesi di relazioni tra le rotte e l'incidente al DC9 Itavia in ragione delle distanze intercorse tra le due zone. Considerazione - va subito rilevato - che non risulta in alcun documento e che pertanto deve essere stata formulata al tempo della redazione dell'atto da parte della 1^a Divisione - sempre che non si prenda in considerazione l'ipotesi che non siano stati consegnati a questa AG eventuali ulteriori documenti sulla vicenda. E' certo, tuttavia, che proprio su questa vicenda il direttore dell'Ufficio Legislativo e Giuridico del S.I.S.MI, dr. Lehmann, filtro tra le Divisioni del S.I.S.MI e quest'Ufficio, suggerì al Direttore del Servizio, ammiraglio Martini, l'inopportunità di fornire a questa AG i documenti relativi al “corridoio”.

Va anche rilevato che le notizie sul “corridoio” formavano oggetto, insieme ad altre notizie nel frattempo acquisite dal S.I.S.MI, dell'appunto del 31 luglio 81 (quello in cui la data di caduta del MiG libico viene indicata nel 14 luglio 80) sulle carenze della nostra difesa aerea, trasmesso alle autorità politiche.

Il 2° Reparto in una nota datata 21 agosto 81, in risposta all'appunto del S.I.S.MI, proprio in relazione al "corridoio" precisava che "la segnalazione del S.I.S.MI di un presunto movimento irregolare di velivoli libici attraverso il canale di Otranto, nel febbraio u.s. ha formato oggetto di un'opera di sensibilizzazione della Difesa Aerea, in considerazione dell'incidente del MiG23 libico e della ridda di illazioni della stampa sulle capacità di scoperta della rete radar. A tutt'oggi non ci sono state segnalazioni da parte della Difesa Aerea o ulteriori notifiche dalle abituali fonti di informazione, per cui si ritiene improbabile che i velivoli in argomento possano aver interessato lo spazio aereo nazionale senza notificare l'attraversamento".

Non è stato possibile accertare oltre sulla ipotesi di impiego da parte libica del cosiddetto "corridoio".

10. Le rogatorie verso la Libia.

A completamento del quadro prospettato si deve rammentare che nel corso delle indagini sono state formulate complessivamente alle Autorità libiche tre rogatorie per il compimento delle seguenti attività d'istruzione:

- in data 05.10.89 si richiede l'escussione di testi idonei a riferire quanto a loro conoscenza in relazione all'esplosione del DC9 Itavia avvenuta il 27.06.80 nei pressi di Ustica, ponendo a loro le domande ritenute pertinenti. Le Autorità libiche, a seguito di questa richiesta, hanno fatto sapere per via diplomatica, di aver creato una Commissione ad hoc presieduta da un alto magistrato e composta da tecnici qualificati ed esperti giuridici;
- in data 07.03.91, considerando che agli atti vi erano notizie di collegamenti tra l'incidente di Ustica e la caduta del MiG23 dell'Aeronautica Militare libica in Castelsilano, avvenuta nell'estate 80, veniva richiesto alle Autorità libiche, l'acquisizione di copia della perizia autoptica disposta dall'Autorità Giudiziaria libica sulla salma del pilota del MiG23; la visione dei rottami dell'aeromobile e di quanto appartenuto al pilota o, se tali oggetti distrutti, acquisizione dei rilievi fotografici compiuti dopo la restituzione degli stessi; l'esame di testi a conoscenza di circostanze del fatto. La stessa rogatoria è stata estesa in data 24.11.93 per l'esame testimoniale dei componenti della Commissione italo-libica e cioè "il tenente colonnello pilota Mahmud Elthusmi, il tenente colonnello pilota Ashur Murik, il maggiore Faez Abdul Baki e il capitano ingegnere Abdul Gialil El Warfalli"; e per l'acquisizione di copia della relazione sul fatto eventualmente redatta dalla parte libica.

Le predette rogatorie, che sono state sollecitate dall'Autorità Giudiziaria in data 06.03.91 ed il 02.03.92, non hanno ottenuto alcun riscontro, tanto da indurre l'inquirente a non formularne più altre verso questo Paese. E a proporre il Dicastero della Grazia e Giustizia la valutazione dell'opportunità di denunciare nell'ambito dei rapporti tra gli Stati e in sede politica, le inosservanze rilevate.

11. Le dichiarazioni di Rotondo Biagio.

Come si è già fatto cenno in altra parte non pochi sono stati i personaggi che per vari motivi - chi animato dallo spirito di contribuire alla ricerca della verità, chi animato da manie di protagonismo e chi, invece, con il solo scopo di inquinare l'inchiesta giudiziaria - hanno riferito circostanze riconducibili all'evento. Parte di costoro ha riferito scenari in cui veniva coinvolta la Libia. Scenari la cui provenienza era di fonte araba. Uno di questi è Rotondo Biagio.

Costui, detenuto nell'84 nel carcere di Civitavecchia, ricevette nel maggio-giugno di quell'anno la visita di una persona, che non si sarebbe presentata e della quale non ha mai saputo il nome, che - asserendo che vi erano "degli amici in carcere che si sarebbero interessati al suo procedimento" - gli richiese una sua disponibilità per "qualcosa che gli avrebbe fatto sapere". Nel luglio-agosto di quello stesso anno venne trasferito inspiegabilmente al carcere di Viterbo, ove dopo qualche settimana ricevette una nuova visita della stessa persona, questa volta in compagnia di altro personaggio, che non intervenne nel colloquio, ma con il quale al termine il primo visitatore parlò in inglese. Il colloquio ebbe ad oggetto la richiesta, nei suoi confronti da parte di quel primo visitatore, di controllare due militari libici detenuti in quel carcere per omicidio ai danni di connazionali in Roma e già condannati all'ergastolo.

Il Rotondo si adoprò e fece amicizia con i due libici, in particolare con uno che era chiamato Iuba. E così nell'inverno dell'85 nel corso di una conversazione su temi politici, il Rotondo contestò allo Iuba le "esecuzioni" ordinate dal regime libico e compiute da ufficiali nei confronti di dissidenti ovunque in Europa, chiedendo se un governo di tal fatta potesse essere definito democratico. Lo Iuba replicò affermando che tutte le persone giustiziate nell'80 erano non solo oppositori del regime, ma anche elementi con ruoli attivi in progetti di soppressione del colonnello Gheddafi. E sulla questione in particolare riferì che nell'ultimo tentativo di attentare alla vita

del leader libico - e qui ovviamente lo Iuba si riferisce sempre all'80 - avevano perso la vita, per errore, i passeggeri del DC9 Itavia. Aggiunse, a completezza di tale versione, che tempo prima del disastro di Ustica un MiG dell'Aeronautica Libica, condotto da un dissidente, era fuggito in Egitto, ove il pilota aveva chiesto asilo politico; che in seguito quella macchina era stata consegnata dagli egiziani agli Stati Uniti; che quindi gli americani in combutta con gli oppositori del regime, avevano deciso di usare quel mezzo per abbattere l'aereo di Gheddafi di ritorno da Vienna ove si era recato per una riunione dei Paesi membri dell'Opec.

Il piano fallì perchè Gheddafi, mentre si trovava ancora a Vienna fu avvisato da "Italiani" non meglio specificati. Gli Stati Uniti appresero del fallimento del piano nel corso della fase operativa, allorchè i velivoli interessati all'operazione erano già in volo. Allo scopo di sopprimere le prove del loro coinvolgimento nel piano, gli americani dettero ordine ai loro velivoli di abbattere il MiG, ma uno di questi velivoli colpì, per errore, il velivolo civile italiano. Il MiG23, che era decollato da una base militare in Sardegna ed era pilotato da un tedesco orientale, nel tentativo di sottrarsi al fuoco americano andò a schiantarsi sulle montagne della Sila.

I libici avevano acquisito prove delle responsabilità ed intendevano usarle per ricattare politicamente le nazioni coinvolte. Anche i francesi avevano recuperato reperti compromettenti. Iuba, a conclusione di questi discorsi affermava di esser certo dei fatti riferiti, avendo letto brani di trascrizione di conversazioni avvenute nei momenti culminanti dell'operazione; e che tali trascrizioni come le informazioni per sventare l'attentato e gli elenchi dei dissidenti libici, erano stati forniti dagli italiani.

A distanza di poco tempo da questi colloqui era riapparso, al carcere, il personaggio che gli aveva chiesto di "avvicinare" i libici. Rotondo gli riferisce quanto appreso da Iuba, anche se in maniera succinta e cioè limitandosi alle ragioni per cui i dissidenti libici erano stati eliminati e cioè perchè progettavano attentati contro Gheddafi, e aggiungendo che nel corso di una di queste operazioni si era verificato il disastro di Ustica. Nell'apprendere di questa strage l'individuo mutò espressione e si congedò, consigliando il Rotondo di non intrattenere più rapporti con i libici. Dopo alcuni giorni da questo incontro giunse nel carcere di Viterbo l'ambasciatore libico che ebbe colloquio con i detti suoi connazionali. Da quel giorno costoro mutarono radicalmente atteggiamento nei confronti del Rotondo, con il quale ridussero i rapporti solo allo scambio di semplici saluti.

Prima che ricorresse Pasqua di quell'85 il Rotondo fu colto da malore e ricoverato nell'infermeria del carcere. Qui il medico della casa di reclusione gli riscontrò avvelenamento e ne dispose ricovero all'ospedale

della città ove fu trattenuto per un giorno, dopo di che riportato in carcere e tenuto in astanteria per un paio di giorni. Permanendo il malessere il nostro fu trasferito all'infermeria di Regina Coeli di Roma. Qui stette per alcuni giorni, dopo di che fu tradotto al carcere di Massa ove erano reclusi dei detenuti, che, come annotato nella sua cartella carceraria, non poteva incontrare, perchè il loro capo, tale Rossi Ubaldo Maria aveva, nel febbraio dell'80, attentato alla sua vita nel carcere di Chiavari.

Nei mesi successivi, sempre in quell'anno, Rotondo apprese che i due libici erano stati scambiati, nonostante la condanna all'ergastolo, con alcuni cittadini italiani, condannati anch'essi all'ergastolo per spionaggio in Libia. Fatto che gli fece stimare l'importanza di quei due per il loro Governo.

Non ritenne mai opportuno riferire alle Autorità italiane quanto a sua conoscenza sulla strage, perchè appresa la volontà di recuperare il relitto, stimò che da esso si potesse giungere alla verità. Sino a quando non sentì le parole del Ministro dell'Interno, Maroni, a commento dell'esito della perizia, che concludeva in favore di un ordigno interno all'aeromobile; Maroni che testualmente aveva dichiarato: "A questo punto soltanto un miracolo potrà svelare il mistero".

Al termine di tale lunga deposizione il Rotondo ci tenne a precisare che nulla chiedeva in cambio di quelle sue dichiarazioni, perchè in attesa di essere ammesso a giorni, al regime di affidamento in prova al servizio sociale. (v. esame Rotondo Biagio, PG 01.08.94).

Richiesti al carcere di Viterbo i nominativi di eventuali detenuti libici nel periodo in questione, la Direzione di quella Casa in un primo momento rispondeva di non aver rinvenuto i registri, smarriti a causa di trasloco dalla vecchia casa circondariale. In un secondo momento a seguito di più fruttuose ricerche, sollecitate presso la locale Procura da questo Ufficio, ed esperite personalmente dal Direttore del carcere, quella documentazione veniva rinvenuta e restava così confermata la presenza del Rotondo, in quell'Istituto, mentre veniva esclusa quella dei cittadini libici (v. missiva casa circondariale di Viterbo, 26.10.94).

Richiesti al Ministero di Grazia e Giustizia i luoghi di detenzione dei libici restituiti al Paese di origine, come risultava da altri atti, emergeva che tali Uida Juseph in effetti era stato detenuto nel carcere di Viterbo nel periodo in cui vi era ristretto il nostro e cioè dal 3 maggio 83 al 12 aprile 85 salvo il mese che va dal gennaio al febbraio 85 per motivi di giustizia a Roma, che coincide di certo con le udienze del processo in appello come dichiarato dal Rotondo (v. nota del Ministero di Grazia e Giustizia del 30.05.97).

Esaminato nuovamente, il Rotondo confermava sostanzialmente i fatti dichiarati, precisando di avere stretto rapporti particolarmente con il libico “che si faceva chiamare Juseph” e di cognome Wida, riccio di capelli. Aggiungeva che i due ricevevano visite periodiche di funzionari dell’Ambasciata e dello stesso Ambasciatore del loro Paese, ed apparivano persone di una certa “levatura nel loro ambiente”. Aggiungeva altresì che lo scenario descritto non fu narrato su sua richiesta, bensì nell’ambito di un discorso occasionalmente iniziato un giorno in cui la stampa o la televisione parlavano dei possibili scenari di Ustica.

Precisava poi l’ordine in cui erano avvenuti gli incontri con il “personaggio”. A questi dapprima riferì lo scenario quale lo aveva appreso. Costui non prese appunti, ma lo invitò a proseguire la raccolta delle confidenze. Di lì a qualche giorno ritornò in compagnia di colui che appariva uno straniero. Questa persona chiese al Rotondo di riferire più volte la narrazione dello scenario, senza mai interromperlo, ma dicendo soltanto “si ricordi i particolari”. Il personaggio non intervenne mai, se non per dire, all’inizio dell’incontro, di riferire al suo accompagnatore tutto quello che aveva già narrato. Il colloquio durò circa tre quarti d’ora. I due non presero appunti, al punto che, in considerazione dell’interesse mostrato, il Rotondo ritenne che occultamente registrassero la conversazione. Lo straniero accentuò il suo interesse allorché Rotondo parlò dell’esistenza di una registrazione, nelle mani dei libici, di colloqui concernenti i minuti culminanti della vicenda.

Precisava anche che quando i due libici ritornarono a Viterbo - da Roma, ove avevano presenziato al processo d’appello - mostrarono un radicale cambiamento di atteggiamento nei suoi confronti, asserendo a giustificazione che era meglio non mostrarsi insieme per non pregiudicare il progetto di evasione che esso Rotondo con loro stava coltivando.

Costui poi riconosceva in album fotografico i suoi due interlocutori: l’uno in Uida Joussef Msallata, proprio cioè colui che era stato arrestato e condannato per l’attentato commesso il 19.04.80 a Roma a danni di Abduljalil Zaki Aref esponente dell’opposizione al regime; l’altro in Mohamed Sidki Saied Duos arrestato il 24.02.81 a Fiumicino unitamente a Yumaa Mohamed El Mezdawi in quanto responsabili di un’azione terroristica contro il dissidente libico Magarief, e poi entrambi restituiti alla Libia, come afferma il Rotondo, il 5 ottobre 86.

Questi aveva anche chiesto al suo interlocutore - riferiva da ultimo - come fosse venuto a conoscenza delle vicende di Ustica e del MiG23, e Joussef gli aveva risposto di essere continuamente informato dalle autorità del suo Paese, attraverso quei funzionari dell’Ambasciata che

periodicamente lo visitavano e rifornivano di denaro (v.esame Rotondo Biagio, GI 30.05.97).

12. Le dichiarazioni del collaboratore di giustizia Di Carlo Francesco.

Altra persona che riferisce fatti relativi alla strage di Ustica, anzi ne dà contesto e conseguenze, è il collaboratore di giustizia Di Carlo Francesco. Costui è stato in Cosa Nostra per trentasei anni, ha raggiunto la carica di capo- mandamento di Altofonte, ha commesso gravissimi delitti sia in Italia che all'estero, li ha confessati ed ha chiamato in correità numerosi associati, dando così credibilità ad ipotesi di accusa di inquirenti palermitani e romani. Per un traffico internazionale di sostanze stupefacenti fu nell'85 arrestato e condannato in Gran Bretagna. Nelle carceri di quel Paese entrò in confidenza, ricevendone stima e fiducia, con un personaggio che gli parlò della strage e circostanze, come anche di fatti precedenti e susseguenti. Il personaggio che viene chiamato "Hindawi" ed era stato arrestato nell'aprile dell'86 per aver tentato di collocare un ordigno esplosivo su un aereo diretto in Israele - sulla cui attività, militanze e collegamenti infra ci si soffermerà, riportando qui solo le dichiarazioni di Di Carlo nel corso della comune detenzione - in attesa di giudizio durata diversi mesi, aveva stretto amicizia con il Di Carlo, essendo solo ed abbandonato, mentre questo secondo riceveva vettovaglie ed altro, che spartiva con lui. Da questa amicizia quelle confidenze che fecero comprendere al siciliano che l'Hindawi aveva alle spalle un'organizzazione siriana, con diffusione in Libano ("mi sembra che controllavano l'aeroporto del Libano in quel periodo i siriani"), e che era un agente dei Servizi siriani.

Sempre l'"Hindawi" gli aveva detto che "nel periodo che era successo il caso Ustica, lui si trovava in Libia". E così il Di Carlo, che al tempo dei colloqui si ritiene ancora in Cosa Nostra, prende a fargli domande su quell'evento, giacchè su quell'aereo stima - confondendo in verità il DC9 Itavia con il velivolo precipitato l'anno prima al largo di Palermo - viaggiasse un appartenente a Cosa Nostra, tale Salvatore Mafara, fratello di Franco Mafara. E di certo pone domande precise e penetranti, "essendo, - così letteralmente riferisce il Di Carlo - che Cosa Nostra prima era un'organizzazione così perfetta, che era come i Servizi; c'era da sapere di investigazioni e tutto per garantire sempre di sapere tutto". A tali domande, risposte su fatti che in seguito, si noti, a distanza di tempo, il Di Carlo ha scoperto. Lo Hindawi diceva: "il fattore Ustica non lo vogliono risolvere. A

quest'ora lo avrebbero risolto". Alla conseguente, ed ovvia, domanda: "Chi non lo vuole risolvere?" l'arabo rispondeva: "Gli inquirenti italiani. Però perché non ce la fanno a risolverlo", aggiungendo: "i servizi segreti, la CIA, sapevano che il colonnello Gheddafi si doveva spostare in tale giorno e in tale ora per andare a ritirare un premio, non so in quale paese del Nord Europa. Doveva andare a ritirare un premio e sapevano che a quell'ora doveva passare di lì. E hanno organizzato per fargli un attentato. In tutto l'attentato erano d'accordo i servizi segreti italiani, ma in parte, perché c'è stato qualcuno che ha fatto il doppio gioco e ce l'ha fatto sapere, perché c'erano politici e anche servizi segreti italiani che erano filo-orientale. E ci hanno fatto sapere questa situazione. Il Colonnello cambia situazione, infatti va via a Malta, perché a Malta si sentivano più sicuri, cambiando tutto all'ultimo minuto proprio. Ma l'organizzazione che aveva fatto i due aerei che camminano uno sotto l'aereo proprio, che non veniva intercettato dai radar... però il colonnello dà ordine" – "e questo non lo so, perché non ne ho quasi mai sentito parlare..." "in basi italiane, mi sembra in Sardegna, aveva due aerei con piloti libici, che si allenavano, che facevano scuola, non lo so. Ha dato ordine e si sono messi quelli in volo e hanno avuto un conflitto. Uno è ritornato alla base da dove era partito e uno è caduto, come è caduto uno degli americani stessi". "Come mi dice lui, quello degli americani ne hanno raccolto qualsiasi pezzo, se lo sono portati via compreso il morto. Però qualche pezzettino è rimasto. Difatti all'inizio dicevano che lo avevano trovato in mezzo ai rottami dell'altro aereo, quello libico. E infatti non si sapevano spiegare perché c'era questo... hanno fatto scomparire tutto. Infatti la notizia la danno dopo tanto tempo, quando non c'era più niente. E si trova solo quello libico, che non si sapeva da dove veniva. Ma si sapeva da dove veniva, perché non poteva venire dalla Libia; veniva da una base". Di qui la reazione di Gheddafi. "Dopo questo mi dice che Gheddafi era arrabbiato con l'Italia, perché i governanti in quel periodo e i servizi di maggioranza gli avevano fatto questa cosa. Da questo decidono di fare la strage di Bologna. La strage di Bologna, per quello che mi dice lui, non c'entra proprio con il fascismo, con la destra. C'è stata per rivendicare l'opportunità che gli italiani ci avevano dato".

Queste notizie "Hindawi" le apprende, riferisce Di Carlo, in Libia, perché in quel periodo egli era nel Paese nordafricano, e le apprende dall'ambiente direttamente - così Di Carlo rammenta che l'arabo affermava dai Servizi. Ma delle notizie e dei tanti dettagli - questo sottolinea Di Carlo - egli troverà via via conferma "...perché guardando a volte che esce qualcosa su questo discorso, vedo che si avvicina a quello che mi aveva raccontato

lui... che sono state dette dopo. Se lui me lo avesse detto dopo, avrei pensato...”.

A precisa domanda del PM: “Quando gliel’ha detto esattamente?” risponde: “Questo a cominciare dall’86 in poi. Noi ci siamo visti nell’86 e per tutto l’86 siamo stati insieme. A novembre lui è stato condannato e lo hanno portato a (incomprensibile, ma ovviamente deve intendersi ad altro carcere; nde.) E poi me lo ritrovo nel 90”. Il PM chiede ulteriori precisazioni: “Ma questo discorso è avvenuto nell’86 o nel 90?” Di Carlo: “Nell’86”. PM: “Tutto nell’86?”. Di Carlo, senza esitazioni: “Tutto nell’86”. Ed anche le successive risposte, come le domande che le generano, meritano di essere riportate integralmente, sia per descrivere il ricordo di Di Carlo, che per indicare le circostanze riferite - e qui c’è da ribadire, considerato quanto sopra, sin dall’86 - da “Hindawi”.

“PM: “Ci sono stati dei particolari che lui ha riferito nel 90 e che non aveva riferito nell’86? Cerchi di fare mente locale.

Di Carlo: No, sono stato io nel 90 quando mi ha raggiunto a New Sutton, a Nord dell’Inghilterra, che gli ho detto “sai di quel discorso, di quelle cose che mi hai raccontato tanti anni fa? “perchè poi era periodo che uscivano tante cose. si è messo a ridere, dice “si avvicinano, però ci sarà sempre...”.

PM: Quindi questo discorso sui pezzi trovati nell'immediatezza delle ricerche tra i pezzi del DC9, le fu fatto nell’86?

Di Carlo: nell’86.

P.M.: Secondo quello che le riferì l’Hindawi, perchè si erano alzati in volo i due MiG libici?

Di Carlo: Dopo che hanno saputo che c’era questo, per verificare se era vero e per abbatterlo.

P.M.: quindi erano degli aerei armati, secondo quello che diceva Hindawi?

Di Carlo: questo non lo so, ma dice che facevano esercitazioni perchè c’era una base italiana”.

Ma Di Carlo non ricorda solo di Ustica; “Hindawi” gli parlò anche della strage di Bologna e di Argo 16. Così il verbale:

“PM: Sulla strage di Bologna le diede qualche particolare? Le disse chi aveva materialmente messo la bomba?

Di Carlo: No, mi ha detto che in Italia Gheddafi ha i servizi segreti italiani, non italiani, che stavano in Italia, d’interfaccia.

PM: Era una sorta di segnale dato all’Italia?

Di Carlo: Sì. Infatti mi raccontò “com’è stato per esempio quando sono stati estradati... e poi Israele ci ha fatto l’attentato sull’aereo...”.

PM: Ah, lei intende l’aereo caduto dalle parti di Venezia?

Di Carlo: Sì.

PM: E sarebbe stato abbattuto dagli israeliani, secondo Hindawi?

Di Carlo: Sì, lui me l'ha raccontato. Soltanto che non mi interessava tanto e non ci ho fatto molto caso. Era il periodo che lo sosteneva quel repubblicano, che ha fatto anche il ministro... come si chiama...

PM: Spadolini?

Di Carlo: Sì, dice che era ministro lui e sosteneva i siriani (rectius: israeliani; nde).

PM: Se io le dico il nome dell'aereo, se lo ricorda?

Di Carlo: Sì.

PM: Argo 16?

Di Carlo: Argo, diceva lui.

PM: Quindi diceva che lo chiamava Argo.

Di Carlo: Sì.

PM: E questa era stata una reazione degli israeliani all'espulsione...

Di Carlo: Di alcuni arabi terroristi che avevano arrestato in Italia perchè avevano fatto attentati contro Israele o non so che cosa. Diceva “visto che l'Italia l'aveva trattati bene, che l'Italia li aveva espulsi e li aveva consegnati a loro, ci hanno fatto questo...”.

Il Pubblico Ministero ritorna sulle modalità delle rivelazioni dell’“Hindawi”, chiedendogli se il discorso sopra specificato fosse avvenuto in una sola volta o in più occasioni. Di Carlo anche su questo quesito è preciso. Il discorso dell’86 è avvenuto in una sola volta, perchè avevano più tempo essendo in attesa di giudizio. La seconda volta, quella del 90, parlarono di più argomenti ed esso Di Carlo chiese solo se ci fosse qualche ulteriore fatto o dettaglio.

Di Carlo aggiunge anche particolari su quello che “Hindawi” gli aveva detto sulla sua permanenza e le sue attività in Libia. Egli era stato inviato nel Paese nordafricano come esponente dei Servizi segreti siriani ed in tale veste collaborava con la Libia, avendo contatti con dirigenti di questa Jiamahirja. Ma non era soltanto un emissario dei Servizi segreti siriani; ma anche una sorta di braccio destro di Abou Nidal.

Dinanzi a questo GI Di Carlo confermava le sue precedenti dichiarazioni, anzi rendeva interessanti precisazioni a maggior forza della sua narrazione. Specificava in primo luogo le circostanze dei colloqui con l’Hindawi, quelli tenutisi nell’86 al carcere di Brixton - sempre per maggiore precisione, egli specificava anche gli ulteriori periodi di comune detenzione con il giordano negli anni 90 nelle carceri di Leicester, York e Fussatton. A Brixton esso Di Carlo era rinchiuso in una sorta di sezione speciale, con altri sei detenuti ciascuno in una cella (quattro nordirlandesi, un italiano tale Filippo Monteleone e l’Hindawi). Le ore di libertà fuori della cella erano

circa otto, dalle 08.00 alle 13.00 e dalle 14.30 alle 17.00. Vi era perciò tutta la possibilità di colloquiare spesso e a lungo. Di Carlo ha ribadito che tutte le circostanze essenziali sulla caduta del DC9 riferitegli da Hindawi gli erano state narrate durante la detenzione a Brixton nell'86. E in effetti il periodo in cui entrambi sono stati in quel carcere è durato più mesi ovvero dall'aprile 86 allorchè - essendovi già detenuto l'italiano - vi fu associato dopo l'arresto il giordano, sino alla fine dell'86 al massimo ai primi dell'87, al tempo cioè in cui essendo stato condannato, l'Hindawi fu trasferito ad altro carcere.

I colloqui erano in inglese, lingua conosciuta più che a sufficienza da entrambi, giacchè Di Carlo viveva da lungo tempo nel Regno Unito, ove gestiva delle imprese, e Hindawi, con la capacità dei mediorientali, pur vivendovi da un mese, aveva in breve appreso quella lingua.

13. Hindawi e il “Movimento Rivoluzionario Giordano”.

“Hindawi” era perciò, secondo quanto da lui stesso riferito al nostro ex capo mandamento, un personaggio di non poco rilievo. Ed in effetti quanto emerge dall'inchiesta sul terrorismo di matrice medio orientale negli anni 80, immediatamente conferma le dichiarazioni sulle militanze, i collegamenti e le attività dell'arabo, così come conferma l'attentato da lui preparato in Gran Bretagna che lo condurrà in carcere in quell'86.

In primo luogo egli è il famoso Nizar Nawaf Mansour Hindawi, noto a tutti gli inquirenti occidentali - anche sotto diversi alias, tra cui, oltre quelli giordani, anche alcuni libici ed uno statunitense - di origine giordana e prima dell'arresto abitante a Londra.

Costui aveva consegnato alla sua fidanzata, una giovane irlandese, resa da lui incinta, una borsa da viaggio, da usare nel suo trasferimento con volo El Al da Londra a Tel Aviv, ove egli l'avrebbe raggiunta per sposarla. Il giorno del viaggio, cioè il 17 aprile dell'86, alle 09.40 nel corso di un controllo manuale effettuato su quel bagaglio a mano da personale della sicurezza dell'El Al, veniva scoperto che nel fondo di quella borsa era celato un ordigno esplosivo innescato. Su quel volo, l'LY16, proveniente da New York e diretto ad Israele, viaggiavano oltre 400 passeggeri. L'esplosivo consisteva in kg1600 di Samtex 4 di fabbricazione cecoslovacca per usi militari. L'esplosione sarebbe dovuta avvenire a 13.04 LT e quindi allorchè quel velivolo avrebbe sorvolato la Grecia. Sulla base di indicazioni di Ann Murphy - tale era il nome della fidanzata incinta di Hindawi - veniva individuato il fratello di costui, Mahmmoud Hindawi, anch'esso abitante nella capitale inglese. Questi a sua volta indicava come indirizzo ove si sarebbe potuto reperire il fratello l'abitazione berlinese di certo Ahmad

Hasi, in Attilastrasse. Identificato anche costui per Ahmed Nawaf Mansour Hasi, palestinese, apolide, residente però in Uferstrasse sempre di Berlino, si procedeva in queste abitazioni a perquisizioni domiciliari, e si rinvenivano così una borsa con documenti appartenenti Nezar Hindawi; tra cui un passaporto siriano rilasciato proprio a suo nome, e uno schizzo riproducente i locali della discoteca “La Belle”, ove era stato consumato il 5 di quell’aprile 86 un attentato con ordigno esplosivo.

Lo stesso 18 veniva arrestato Nezar Hindawi in un albergo londinese ove s’era registrato sotto falso nome usando un passaporto siriano. Nell’interrogatorio l’arabo dichiarava di essere stato reclutato dai Servizi siriani ed addestrato in un campo in Siria e di aver militato nel Movimento Rivoluzionario per la Salvezza Nazionale. Riconosceva di aver dato la borsa alla sua fidanzata incinta, ma di sapere che in essa vi era contenuta solo droga, ignorando perciò che vi fosse un ordigno esplosivo, ma ammettendo di aver visto un calcolatore, quel calcolatore che era nel meccanismo esplosivo. Voleva molto bene alla irlandese e la avrebbe raggiunta in Israele per sposarla - anche se già sposato con una polacca e padre di figlio con costei -.

Come ben si nota, senza discendere in tutta la serie di fantasiosi particolari dell’arabo, questa sua versione appare immediatamente senza necessità di elaborate valutazioni, un cumulo di fandonie e per tali furono tenute dalla Corte inglese, che per l’attentato giudicò colpevole l’Hindawi e gli irrogò 46 anni di carcere. Versione peraltro mai menzionata al Di Carlo, al quale rivela i fatti come sono esattamente avvenuti.

Ma a parte il delitto specifico, d’interesse appaiono anche le sue militanze e le sue frequentazioni nel mondo arabo, come appurato da accertamenti di polizie e di Servizi. Appare incontrovertito che il nostro ha avuto collegamenti con funzionari siriani e con ambienti libici; ha militato nel Movimento Rivoluzionario giordano; ha avuto rapporti con le organizzazioni di Abou Moussa, di George Habbash, di Ahmed Jibril, di Abou Nidal.

Viaggiando con la sua vera identità o sotto falso nome grazie ad un passaporto rilasciatogli dalle autorità siriane, ha transitato o soggiornato in diversi Paesi europei e mediorientali. Malgrado egli abbia reiteratamente asserito che questi suoi viaggi concernessero le sue attività di giornalista, in realtà i suoi spostamenti risulterebbero finalizzati o comunque collegati ad operazioni di terrorismo internazionale. All’inizio dell’85 fu segnalata la sua presenza al Cairo, ad Amman e a Londra, in ordine cronologico di tempo. Dalla capitale britannica raggiunse successivamente l’Italia, prima di riapparire in Polonia, dove vivono sua moglie e suo figlio, dopo aver

attraversato la allora esistente Cortina di Ferro. Dalla Polonia si spostò poi in Romania e Bulgaria. Nel luglio dell'85 si recò segretamente a Tripoli. Il viaggio non risulta sui suoi documenti ed un certo numero di spostamenti non compaiono sul suo passaporto. Utilizzava frequentemente i due settori di Berlino come punti di appoggio e di transito. Ed è proprio da Berlino Ovest, nel gennaio dell'86, che risale il primo e documentato legame con la Siria; in quella occasione, infatti, abbandonato il suo passaporto giordano, Hindawi assume l'identità di un funzionario civile siriano in viaggio ufficiale d'affari.

Dal processo contro Hindawi, come già sopra accennato sono emersi molteplici ed inconfutabili elementi di prova di collegamenti con la Siria. In particolare Hindawi avrebbe passato gran parte del suo soggiorno londinese in un albergo riservato agli equipaggi della compagnia di bandiera siriana. Avrebbe risieduto presso l'Ambasciata siriana a Londra la notte immediatamente precedente il fallito attentato. Avrebbe viaggiato con passaporto siriano sotto falso nome. Avrebbe accompagnato per ben due volte le sue richieste di visto con note ufficiali emanate dal Ministero degli Esteri siriano. Avrebbe incontrato l'Ambasciatore siriano a Londra dopo la scoperta della bomba. Sarebbe altresì emerso che l'Ambasciatore siriano avrebbe assicurato ad Hindawi, molti mesi prima dell'attentato, il sostegno dei Servizi segreti siriani. Così come sarebbe emerso un tentativo fatto da Hindawi, durante il periodo di detenzione, di prendere contatto con responsabili dell'intelligence siriano a Damasco per una richiesta di assistenza intesa ad assicurare il suo immediato rilascio.

Immediatamente dopo la sua cattura, Hindawi, come già scritto, aveva ammesso di essere un "semplice" corriere della droga per conto di una rete di trafficanti siriana che lo aveva ingaggiato a Damasco per 250.000 dollari, proponendogli di contrabbandare stupefacenti da Londra verso Tel Aviv. Ma successivamente lo stesso Hindawi aveva fornito agli investigatori londinesi una versione "più attendibile", secondo cui si sarebbe incontrato a Damasco con il responsabile del Servizio Segreto militare accordandosi con lui per alcune azioni terroristiche contro obiettivi israeliani in cambio di denaro e di una sua iscrizione all'Università per giordani a Damasco. Sarebbero stati proprio equipaggi (infiltrati da agenti dei Servizi segreti) delle linee aeree siriane, alloggiati al Royal Garden Hotel, dove Hindawi avrebbe ricevuto la "borsa esplosiva" e le relative istruzioni per l'innescò, ad incaricarsi del trasporto di esplosivi, droga ed armi in territorio inglese.

Il Movimento, in cui il nostro ha militato, ha più nomi. Movimento Rivoluzionario Giordano o Movimento d'Avanguardia Rivoluzionario Giordano o Partito Popolare Rivoluzionario Giordano. In esso ha raggiunto

il ruolo di capo delle reti europee. Questo Movimento Rivoluzionario Giordano sarebbe costituito da una “organizzazione basistica”, vera e propria organizzazione combattente clandestina, verosimilmente presente in ogni Paese ove operavano il capo, cioè il nostro Hindawi, ed i suoi collaboratori e comunque ove esistessero interessi collegati al fenomeno palestinese. Tale organizzazione si articolava in cerchie, cellule ed organi. In ogni Paese potevano esistere più organizzazioni basistiche. La cerchia era composta al massimo da due persone, di elevata preparazione. La cellula era l’aggregazione da due a cinque organi, tutti aderenti alla linea politica del partito. L’organo è il singolo individuo operatore, che può far parte della cellula, se è politicamente motivato, oppure è soltanto organo uccisore/combattente, se presta la sua opera per ricompensa in denaro, droga od altro.

I giordani del Movimento Rivoluzionario Giordano sarebbero stati addestrati nell’uso delle armi leggere e degli esplosivi in campi palestinesi situati in Siria. Avrebbero poi ricevuto dai siriani gli esplosivi per gli attentati sopra menzionati e quello alla società arabo-tedesca di Berlino. Ma oltre che avere i rapporti sopra detti con altre organizzazioni e la Siria, l’Organizzazione ed in particolare Nezar Hindawi hanno frequenti collegamenti con la Libia.

Awni Hindawi, il cugino “genovese”, che ha sposato una cittadina italiana e fu arrestato nell’ambito dell’inchiesta sul MRG, dichiarò alle Autorità italiane di ritenere che due suoi zii, Mohin Hindawi e Shader El Hindawi facessero parte dei Servizi libici, ai quali sarebbe appartenuto anche altro cittadino giordano, già studente in Italia, di nome Mawardo Mohammed. Nezar Hindawi avrebbe diretto il giornale di proprietà arabo-libica edito in Londra “Koll Yedit”, il cui corrispondente da Parigi avrebbe avuto il recapito allo stesso civico delle “Libyan Airways” e della “Arab Popolar Bank”.

Nezar, Hasi e Awni Hindawi, Salameh Farour e Mahmud Ganim nel 1985 avrebbero avuto contatti con un responsabile del governo libico per ottenere finanziamenti ed appoggi politici per il loro movimento. Fallito l’accordo con i libici, costoro nell’agosto dello stesso anno, si sarebbero recati a Damasco per contattare i referenti ufficiali dei Servizi Informativi dell’Aeronautica siriana. Ne avrebbero ricevuto l’addestramento all’uso delle armi leggere e degli ordigni esplosivi nonché aiuti finanziari ed esplosivi per gli attentati di cui sono ritenuti responsabili.

In conclusione: “Movimento Rivoluzionario Giordano”, “Movimento d’Avanguardia Rivoluzionario Giordano” e “Partito Popolare Rivoluzionario Giordano” sarebbero denominazioni riferibili alla stessa organizzazione.

Questa sarebbe costituita da un gruppo di cittadini giordani nostalgici del vecchio “Partito Popolare Rivoluzionario Giordano” (attualmente fuori legge) ed opererebbe, con finanziamento della Libia, per compiere attentati in Europa, seguendo direttive di origine siriana. L’organizzazione sarebbe stata incentrata sulla famiglia Hindawi, che, stimatissima e rispettata in Giordania, annoverava tra i suoi membri anche un ministro, pur non avendo legami di parentela con la famiglia reale. Famiglia comunque composita, che aveva raccolto i “rami” profughi dalla Palestina, dopo la conquista israeliana. Tra questi la “parte Hasi”, che si dimostrava disponibile ad essere comprata e a compiere per i siriani attentati molto pericolosi.

14. Il Movimento Rivoluzionario Giordano in Italia.

Nell’intento di comprendere quali fossero le organizzazioni di militanza dei membri della famiglia Hindawi e quali fossero i loro collegamenti con Servizi od altre istituzioni di Stati che solitamente sponsorizzano formazioni terroristiche, venivano acquisiti atti per gli Hindawi già operanti all’estero e venivano interrogati - o si tentava -, per quelli che avevano vissuto in Italia, coloro che li avevano frequentati.

Per quanto concerne l’Hindawi di Genova, e cioè Awni, non è stato possibile nè ascoltare lui direttamente, perchè scomparso da più anni e probabilmente ritornato nella terra di origine; come dovrebbe risultare dalla sentenza di ripudio che lo riguarda; nè ascoltare la moglie Zunini Marcella cittadina italiana, ripudiata, perchè emigrata a Luxor d’Egitto. Sul suo conto s’erano accertate, al tempo del processo nel capoluogo ligure per banda armata, le seguenti vicende.

In primo luogo - attraverso sue dichiarazioni in una lettera datata 23 aprile 88 ed indirizzata a tal Assad Mohamed - che era stato a Damasco con suo cugino il già detto Nezar; che insieme si erano incontrati con gli ufficiali Hascim Said, Samer Kukhash e Abu Aheius, tutti del Servizio d’Informazione dell’Aeronautica siriana; che era stato addestrato all’uso delle armi lunghe e corte ed al lancio di bombe a mano; che aveva ricevuto 800 dollari come rimborso.

In secondo luogo - attraverso una conversazione telefonica avvenuta il 1° maggio 86 con un connazionale non identificato - che era preoccupato per gli arresti dei suoi due cugini (quello di Berlino, oltre quello di Londra) dal momento che Nezar era stato suo ospite a Genova per 14 giorni, e che pertanto aveva bruciato tutti i documenti compromettenti.

In terzo luogo - attraverso il suo interrogatorio e memoriale al seguito - che in compagnia del Nezar si era recato dapprima in Libia e poi in Siria, ove era stato addestrato all'uso delle armi ed aveva conosciuto tali Hailham Said ed Abu Aihem, due tenenti colonnelli siriani; che aveva fatto parte del Movimento Rivoluzionario Giordano, di esserne stato il responsabile per l'Italia e di aver tentato di associare ad esso due suoi connazionali abitanti a Genova; che suo zio Shaher abitante a Roma aveva rapporti con il rappresentante dell'OLP a Roma Nemer Hamad, con l'Ambasciatore Libico a Roma, con l'on.le Craxi, con il Ministro degli Affari Esteri Libico, frequentava la Libia e ne riceveva aiuti.

Per quanto concerne l'Hindawi di Trieste e cioè Shaher Mohammed sono state sentite due sue amiche, una signora romana ed una avvocatessa triestina. La prima lo ha frequentato per circa mezz'anno. Il Giordano s'era spacciato per studente di medicina, praticante al Policlinico, appartenente alla facoltosa famiglia Al Yamani, più che benestante. Nessuna di tali dichiarazioni corrispondeva ovviamente al vero. Con tale attitudine alla menzogna riuscì a carpire alla teste diverse decine di milioni. Su frequentazioni libiche, costei nulla sa dire. (v. esame Buttignon Cesira, GI 21.04.97).

Diverso il ricordo del secondo teste persona di ottima cultura e più attenta ai discorsi dell'uomo, pur se anch'essa "truffata" dalle menzogne del giordano, che con lei s'era spacciato per americano, specializzando in pediatria, ricco - ovviamente tutte pure fandonie. Solo dopo qualche tempo l'uomo rivelò alla donna di essere giordano, di aver commesso un attentato contro il re di Giordania e per questo essere stato incarcerato. Così come le disse di essere molto amico di Gheddafi, di essere vissuto in Egitto, dopo essere evaso dal carcere giordano, presentandosi come libico e con l'aiuto dei libici; di fruire a Roma di documenti libici a livello diplomatico. (v. esame Vogrich Paola, GI 21.04.97).

15. Le "dichiarazioni" di Hindawi.

Per effetto delle dichiarazioni del Di Carlo e dell'attività istruttoria conseguente, questa AG formulava rogatoria all'Autorità del Regno Unito per l'interrogatorio dell'Hindawi fonte di Di Carlo, ancora detenuto in Inghilterra in espiatione della pena per l'attentato, non portato a compimento, a danni dell'aeromobile El Al (v. rogatoria verso il Regno Unito, 30.04.97).

Superate non poche difficoltà burocratiche si procedeva all'interrogatorio dell'Hindawi il giorno 21 maggio 97 nel carcere di March nel Cambridgeshire. Il giordano - come dettagliatamente risulta dal verbale della polizia britannica e dalla relazione dell'Ufficio in atti - assumeva immediatamente atteggiamento ostile nei confronti dell'Autorità rogante e a seguito di lungo e quasi ossessivo discorso di vilipendio per l'Italia e le sue istituzioni, di fatto si rifiutava di rispondere. Il suo assunto, che partiva dall'asserzione che il verbale che ci si apprestava a redigere, di lì a due giorni sarebbe stato nelle mani dei Servizi siriani, libici, CIA e Mossad, si incentrava poi sull'affermazione che l'Italia è dominata dalla Mafia, che la Mafia è tutto e tutti corrompe, che tutte le istituzioni dai primi ministri ai magistrati, ai funzionari - come ben si poteva leggere, spiegava agli inglesi, su qualunque giornale - sono al servizio della Mafia e talmente corrotti, che italiano equivale a mafioso; e di qui il suo rozzo, ma ostile modo di ragionare giungeva alla conclusione che egli, proprio perchè Di Carlo era italiano e quindi mafioso, non avrebbe mai potuto contrarre rapporti con lui nè tantomeno rivelargli alcunchè, e che a maggior ragione, essendo questo GI e il PM presenti istituzioni italiane, egli mai e poi mai avrebbe risposto alle domande e comunque collaborato (v. nota della polizia inglese 21.05.97 e relazione GI per gli atti del 23.05.97).

Diverso l'atteggiamento con la polizia britannica. Collaborativo, con chiari atteggiamenti di piaggeria a dimostrare i suoi moti di stima verso le istituzioni britanniche al cospetto di rappresentanti italiani, ammetteva di essere stato reclutato mentre portava un generale siriano in Libano con l'auto; di essere stato addestrato in Siria, Giordania, Libano ed altri Paesi che non ha specificato; di aver incontrato il colonnello Gheddafi varie volte e di aver passato nove mesi con il capo dei servizi di intelligence di Gheddafi, un certo Jaloop (Yelob); di aver lavorato per l'OLP e per il Movimento Rivoluzionario della Giordania dopo essere stato addestrato in Siria; di aver interrotto da due anni i contatti con i Servizi di intelligence siriani; di sperare di venire scambiato con le infermiere britanniche attualmente detenute in Arabia Saudita per omicidio. (v. dichiarazioni dell'agente investigativo Dillaway Stuart e del sovrintendente investigativo Paul Adams, datate 30.05.97).

Di Carlo, messo a conoscenza del fatto che Hindawi aveva negato di aver parlato con lui di Ustica e del MiG23, conferma le sue dichiarazioni e riferisce un episodio che potrebbe condursi ad una sorta di reazione del giordano. Qualche mese prima si erano presentati nei pressi della sua abitazione di Londra due sconosciuti, che dopo aver parcheggiato piuttosto lontano dalla casa di un suo amico, avevano chiesto a costui se egli si

facesse vivo in zona. Di Carlo esclude che fossero siciliani appartenenti a Cosa Nostra, perchè costoro lo avrebbero ricercato in Italia. I due, egli presume, erano certamente vicini a Hindawi, perchè il suo indirizzo in carcere lo aveva dato soltanto al giordano e ad un colombiano, di cui non aveva mai parlato né con esso aveva fatto affari (v. interrogatorio Di Carlo, GI 20.12.97).

Infine veniva raccolta la testimonianza, su rogatoria dalla polizia britannica, di Filippo Monteleone. Costui ha escluso di essere a conoscenza di circostanze relative al disastro del DC9, e di dettagli di conversazione tra Di Carlo e Hindawi. Conferma però che Hindawi aveva sempre ammesso di aver lavorato per i Servizi siriani e quelli libici. Conferma che Di Carlo e Hindawi erano legati da stretta amicizia e che parlavano tra di loro di molti argomenti. Conferma che egli diverse volte ebbe ad aiutarli nella traduzione, ovviamente di frasi e parole che si scambiavano. Conferma infine - ma la verbalizzazione non è tra le migliori, perchè vi appare che esso Monteleone, aveva udito nel periodo in cui cadde l'aereo di Ustica, Hindawi affermare che il caccia precipitato sulle montagne della Sicilia era libico; mentre questi discorsi si collocano ovviamente in un periodo di gran lunga successivo - che al tempo del disastro del DC9, questo è l'unico senso che può darsi al verbale inglese, era caduto anche un intercettore e che questo intercettore era libico. Non sono esattamente i discorsi di Hindawi uditi da Di Carlo, ma pur tuttavia v'è una parte di essi e non quella di minore importanza. E v'è comunque la conferma che Ustica e il MiG, furono argomenti di conversazione tra Di Carlo e il giordano (v. interrogatorio Monteleone, rogatoria Gran Bretagna 30.12.97).

16. Le dichiarazioni di Krizmancic e di Maioli.

Di rilievo sulla vicenda in questione anche le deposizioni del teste Krizmancic. Costui rende le prime dichiarazioni nell'ottobre del 90 dopo essere stato individuato grazie all'indicazione dell'allora colonnello Bozzo, comandante della Legione Carabinieri di Catanzaro. L'ufficiale, che aveva prestato servizio alle dipendenze del generale Dalla Chiesa, aveva ricevuto da questi incarico di parlare con il Krizmancic, definito come persona di nazionalità jugoslava, - in effetti è nato a Trieste ed ha la nazionalità italiana - che lavorando in Libia come capotecnico di una impresa edile specializzata

nelle costruzioni di aeroporti militari, era in grado di acquisire utili notizie su presenze di terroristi nostrani in basi di addestramento in territorio libico.

Il Krizmancic riferì al Bozzo - così costui testimonia - dei fermenti che covavano negli ambienti dell'Aeronautica Militare libica contro Gheddafi. Tali notizie egli le acquisiva frequentando ambienti ove si ritrovavano ufficiali dell'Aviazione e ben comprendendo l'arabo al punto da capire anche accenni e battute. Al primo incontro - avvenuto tra il febbraio e il marzo dell'80 all'uscita del casello di Serravalle sull'autostrada Genova-Milano - ne seguì, a distanza di qualche mese, un altro, nel quale il Krizmancic riferì all'Ufficiale, tra l'altro, che "l'operazione contro Gheddafi si stava concludendo". L'operazione spiegò, sarebbe consistita nell'abbattimento dell'aereo, che il colonnello libico usava per i suoi spostamenti sia all'interno della Libia che all'esterno. L'operazione sarebbe stata compiuta da ufficiali dell'Aeronautica libica (v. esame Bozzo Nicolò, GI 02.10.90).

Il Krizmancic, escusso subito dopo, ha confermato sostanzialmente le risultanze riferite dal Bozzo, anche se per malcelati timori, ha evitato precisazioni. A parte che sul suo lavoro, egli ha confermato di aver sentito di più tentativi di colpi di Stato contro il regime di Gheddafi; confermando le sue conoscenze tra gli Ufficiali dell'Aeronautica, ha confermato anche l'esistenza del golpe di Tobruk, in cui erano rimasti coinvolti degli italiani, due dei quali geometri erano stati anche arrestati. Ha aggiunto di aver parlato del MiG23 caduto in Calabria con il fratello di un colonnello dell'Esercito, che lavorava nella sua stessa città. Questi diceva a proposito del MiG "Gheddafi è molto furbo; ha cambiato strada" spiegando che in quell'occasione il colonnello libico doveva recarsi in Polonia, ma, avvisato, aveva cambiato strada. Di più all'epoca non diceva probabilmente perché consapevole della gravità delle sue informazioni. "Non ricordo altri particolari - diceva a proposito dei progetti di golpe - almeno per il momento" (v. esame Krizmancic, GI il 17.10.90).

Costui che aveva reso tali dichiarazioni preziose sugli eventi libici, è stato ascoltato nuovamente alla fine del 96 sempre su indicazione del generale Bozzo, l'alto ufficiale dei Carabinieri - all'epoca della deposizione era comandante della Divisione Pastrengo - che, come già detto, aveva riferito sulla personale sua esperienza delle esercitazioni di Solenzara nel tardo pomeriggio-sera del 27 giugno 80. Il Bozzo, in esame testimoniale dell'autunno 96, aveva affermato che il Krizmancic, in precarie condizioni di salute, era disponibile a completare le sue deposizioni sui fatti avvenuti in Libia nella primavera-estate dell'80. Costui avrebbe detto al Bozzo di aver appreso, durante una sua permanenza nella primavera dell'80 per ragioni di

lavoro in una base segreta dell'Aeronautica libica, che erano in corso in quel tempo dei preparativi di colpo di Stato da parte di alti ufficiali della Forza aerea al fine di estromettere il colonnello Gheddafi dal potere. Le voci erano state raccolte presso gli ufficiali di quella base, che esso Krizmancic frequentava godendone stima e fiducia probabilmente perché introdotto dai Servizi di informazione della Bulgaria e comprendendone i discorsi per la sua perfetta conoscenza della lingua araba. Gheddafi venne a conoscenza dei preparativi di "golpe" - cui avrebbe dovuto partecipare anche il maggiore Jalloud - durante un suo viaggio di Stato in Polonia. Sulla via da Tripoli a Varsavia il Colonnello fu informato della congiura e così interruppe la missione facendo rotta su Malta, ove rimase ospite del Primo Ministro Dom Mintoff, suo amico, per circa una settimana (v. esame Bozzo Nicolò, GI 29.11.96).

Fin qui il ricordo de relato del generale Bozzo. Più dettagliato ancora il ricordo diretto del Krizmancic. Costui, affetto da un tumore al fegato, già in coma qualche settimana prima dell'esame, politrasfuso e per questo ascoltato a futura memoria, ma lucidissimo nel ricordo e nei comportamenti, ha riferito di essere stato in Libia per circa quattro anni dal maggio 79 all'83 - in tal senso passaporti e documenti di viaggio esibiti - come coordinatore e referente di fiducia di più imprese operanti in quel Paese - in tal senso la documentazione di imprese mostrata. Ha riferito inoltre di aver "ascoltato" - e quindi in prima persona - "voci, dichiarazioni, discorsi sull'aereo che cadde in Italia in quel 1980. Ciò accadeva in un albergo che io frequentavo la sera ed ove era possibile bere bibite non alcoliche di produzione occidentale come la coca-cola. Questo albergo era una nuova costruzione, sita proprio di fronte al porto di Tripoli. Ricordo che una parte dell'albergo era destinata a cinesi ed altri asiatici. Io frequentavo la parte ove si intrattenevano i libici, in particolare gli ufficiali delle forze armate di quel Paese. Ci si fermava in genere nel salone ove c'era l'angolo del bar". Come ben si nota un ricordo preciso, dettagliato, scrupoloso, che così continua: "In una sera di un giorno che non so precisare, io ebbi ad ascoltare i discorsi di alcuni ufficiali che indossavano la divisa dell'Aeronautica Militare libica. Essi parlavano in arabo, ma io, specie a quel tempo, parlavo e comprendevo molto bene quella lingua. Essi dicevano: "È stato abbattuto un aereo, credevano che fosse Gheddafi, invece lui era diretto in Polonia, è stato avvisato ed ha cambiato rotta." Questa era la sostanza dei loro discorsi che io ben percepivo stando in piedi vicino a loro allo stesso bancone del bar". Il Krizmancic rammenta ancora ed ancor più specificatamente, sottolineando che dell'intero episodio conserva un ricordo molto preciso e nitido, che il gruppo era composto da quattro o cinque militari, di cui uno da lui ben

conosciuto, gli aveva fatto un leggero cenno come di saluto. Che quella sera nulla si sapeva di aerei caduti in Italia. Che solo nei giorni successivi venne a sapere da giornali italiani che erano stati portati con qualche giorno di ritardo da amici provenienti dal nostro Paese - giacchè in Libia non vi era distribuzione regolare della stampa italiana - che era caduto un aereo civile nel mar Tirreno.

A tutti questi ricordi, con precisi e diretti particolari sull'evento, lo si ripete, egli infine aggiunge le sue memorie sul complotto in Cirenaica. Si sovviene infatti che in quello stesso periodo era stato ordito anche altro golpe militare sempre contro Gheddafi. Questo complotto muoveva dalla guarnigione di Bengasi. Fu però sventato anch'esso dal Colonnello, che dopo aver soffocato la rivolta fece fucilare su una piazza del capoluogo cirenaico diversi ufficiali ribelli. (v. esame Krizmancic, GI 05.12.96.)

Il Krizmancic nel corso della sua prima deposizione indica altra persona, tale Maioli Onorato da Reggio Emilia, come a conoscenza di fatti e circostanze, relativi ai tentativi di colpi di Stato contro Gheddafi per aver vissuto e lavorato come importatore in quel periodo in Libia.

Identificato, questo Maioli viene ascoltato in quello stesso ottobre 90. Egli riconosce di aver lavorato per vent'anni in Libia, dal '64 all'84. Ammette di aver sentito parlare del golpe di Tobruk; sa che fu organizzato da giovani ufficiali e che secondo voci costoro si appoggiavano al Primo Ministro Jalloud. Riferisce che i libici affermavano in continuazione che i Servizi - ovviamente di informazione e sicurezza italiani - proteggevano la Libia e che i libici acquistavano le armi in Europa attraverso un centro a Parigi alla via Keplero. Di Ustica ha sentito parlare dall'Ambasciatore libico nel Mali, che frequentava la sua casa, perché amante degli spaghetti. Costui asseriva che a torto si dava la colpa di quella sciagura ai libici; erano invece stati gli americani. Questa però era una sua fissazione, giacchè egli di qualsiasi evento dava la colpa agli Stati Uniti (v. esame Maioli Onorato, GI 16.10.90).

Del teste Krizmancic tutto milita a favore della sua attendibilità. Egli è introdotto dal generale dei Carabinieri Bozzo, che ha più che utilmente collaborato con sue deposizioni testimoniali in questo processo come in altri. Ne è stato fonte di fiducia per anni, a far tempo dalle inchieste del generale Dalla Chiesa sul terrorismo. Bozzo ne ha raccolto dichiarazioni e poi le ha riversate all'inchiesta. Nè può incrinare il valore il fatto che alcune, quelle di maggior rilievo, siano state rese solo da ultimo. In vero il Krimancic ha sempre temuto vendette e ritorsioni da parte dei libici e solo quando le sue

condizioni di salute erano peggiorate si era deciso a completare la sua testimonianza.

Testimonianza quindi che per le ragioni sopra dette deve ritenersi credibile. Tanto più che in essa emergono circostanze - quelle sull'improvviso dirottamento dell'aereo libico verso Malta - che troveranno coincidenza in dichiarazioni rese da operatori di Marsala su improvvisa deviazione verso Est, la sera del disastro di Ustica a breve distanza di tempo da esso, di velivolo proveniente da Tripoli, e già diretto verso l'Europa centrale.

17. I fatti di terrorismo secondo la Libia.

Da non dimenticare, in questa breve rassegna di fatti concernenti la Libia, che da parte di questo Paese s'è sempre sostenuto di essere l'obiettivo di azioni terroristiche e di complotti organizzati dagli Stati Uniti. Da parte del suo leader di essere stato l'obiettivo dell'operazione della sera del 27 giugno 80 sul Tirreno. A partire dai primi anni 70.

In effetti nel '72, Washington rifiutava, a detta dei libici, di stabilire un dialogo e piene relazioni diplomatiche a livello di ambasciatori con la Jamahirija.

Il 30 maggio '73 un velivolo militare americano aveva violato lo spazio aereo libico nel corso di manovre della 6^a Flotta.

Nel '74 fu rifiutata la consegna alla Libia di otto aerei – i noti C130, nonostante fossero già stati pagati 60 milioni di dollari in contanti.

Nel '77 il Pentagono aggiungeva il nome della Libia alla lista dei paesi nemici degli USA.

Nel '78 venivano congelati contratti di importazione, tra i quali quelli relativi ad aerei Boeing per l'aviazione civile.

Il 24 gennaio '78 il Segretario di Stato dichiara che la Libia figura in testa all'elenco dei paesi contro i quali gli USA adotteranno sanzioni a causa delle sue posizioni sulla causa palestinese.

Tra il 27 e il 30 luglio '78, manovre della 6^a Flotta in prossimità di acque ritenute territoriali dalla Libia. Nel '79 la CIA inizia a reclutare agenti e mercenari tramite "Thomas Allen Tonin", capo della stazione CIA di New Dheli, dove sarebbe stato reclutato il noto Muhammad Yusuf Megarief.

Tra l'8 e il 9 agosto '79 la 6^a Flotta americana svolge manovre militari in prossimità delle acque territoriali libiche a Nord del parallelo 32°30', provocando una nota del Ministero degli Esteri libico, con la quale si

informa il rappresentante diplomatico degli USA che la Jamahirija intende difendere i diritti di sovranità nelle proprie acque territoriali.

Il 12 maggio 80 nella Jamahirija vengono scoperte cellule di cospiratori americani, che agivano segretamente con l'obiettivo di approfondire le divergenze tra gli USA e la Libia.

Questo sino all'estate dell'80. Poi un crescendo per tutti gli anni 80. Progetti di complotti, di veneficii, infiltrazioni, aggressioni aeree e aeronavali in acque "territoriali", i noti bombardamenti del marzo e dell'aprile 86.

18. Conclusioni.

Sulla Libia non vi sono parole. E' un Paese così distante dalle democrazie occidentali che qualsiasi colloquio appare difficile se non impossibile. E infatti oltre le chiamate in reità degli Stati Uniti da parte del colonnello Gheddafi, l'assoluta incredibilità della versione sulla caduta del MiG e la costituzione di una improbabile commissione sull'affare, venuta in Italia per chiedere informazioni e non per darle, nessuna altra voce.

La storia dei nostri rapporti con questo Paese al tempo del disastro è stata descritta. Rapporti tormentati e tormentosi, sia sul versante interno ove provocavano spaccature in qualsiasi ambiente, che su quello esterno ove precipuamente inquietavano l'alleato maggiore, gli Stati Uniti, e irritavano quello prossimo, cioè la Francia. Ma questi rapporti verso la Libia ed il mondo arabo esistevano al tempo e permangono oggi, indipendentemente dalle simpatie e dai torti, come costante storica nella politica estera italiana, basata su interessi fondamentali, assolutamente non legati ai regimi che si sono succeduti, dall'Unità in poi, quelli liberale, fascista, democratico.

Qui però, a parte tali considerazioni, resta il relitto del MiG, resta il cadavere del pilota. Su cui molto s'è appreso e quel che più è strano, in virtù, come s'è detto, della CIA ovvero del capo stazione all'epoca, quasi ci fossero dei centri interessati a smascherare imbrogli e furberie dei nostri militari e politici – e che comunque hanno palesato le menzogne e le messinscene. Su cui quasi l'intera strada s'è percorsa verso la prova della connessione tra Ustica e Castelsilano; mancando solo gli ultimi passi, ma già discernendo il termine che ben si delinea.

Qui su questi fatti quindi, lo si ribadisce, non poco si sa negli Stati Uniti; tutto nell'ambito di determinati ambienti in Italia e in Libia. Ma questi secondi non possono, seguendo le accuse del colonnello, parlare ché

altrimenti svelerebbero gli intrecci perversi con i primi.

* * * * *

Capitolo XVIII

La Francia.

1. La politica internazionale francese nel 1980. La riaffermazione del ruolo di grande potenza.

Nel corso di questa istruttoria, più volte l'interesse delle indagini si è volto nei confronti della Francia, su episodi in cui apparivano soggetti od oggetti collegati a questo Paese o comunque a conoscenza delle sue autorità politiche e militari. Tale interesse si è concretizzato in diverse rogatorie internazionali - ben dodici, di cui diverse con più questioni -, che hanno avuto nella maggior parte dei casi risposte evasive o del tutto negative,

quando non addirittura alcuna risposta. Ben si può anticipare come la collaborazione richiesta alle autorità francesi sia stata connotata il più delle volte da un assoluto disinteresse o superficialità, fino alla negazione della collaborazione stessa, per motivazioni che in esito si tenderà ad appurare e definire.

Al fine di meglio comprendere, ed eventualmente dare una spiegazione di questi comportamenti, appare opportuno ripercorrere per sommi capi - una descrizione più completa è nel contesto - la politica internazionale di quel tempo. La Francia nel 1980 - sotto la V^a Repubblica nata con la costituzione del 4 ottobre 58 - era rappresentata nella più alta carica dello Stato dal presidente Valéry Giscard d'Estaing, in carica dal 19 maggio 74 sino al 21 maggio 81. Sul piano nazionale la Francia si trovava ad affrontare non pochi problemi interni, quali il terrorismo nazionale ed internazionale, anche se non ai livelli del nostro Paese, e l'indipendentismo corso. Sul piano internazionale la Francia, che non aveva mai perso il ruolo di potenza tra le principali, era sempre in primo piano nel grande gioco. Dopo l'invasione sovietica in Afghanistan, pur condannando quella iniziativa, aveva assunto una posizione diversa da quella del Governo di Washington, che aveva invece posto in essere immediate e durissime ritorsioni verso l'Unione Sovietica. Per la Francia era indispensabile salvaguardare il dialogo Est-Ovest. Disaccordo che confermava la politica sempre più autonoma ricercata dal Paese transalpino. Linea, questa, che veniva ribadita da Giscard d'Estaing nel corso del vertice franco-tedesco che si era aperto a Parigi a febbraio, al termine del quale venne ribadita la solidarietà agli USA esprimendo nel contempo una politica di fermezza verso l'URSS, che però non compromettesse la distensione. Veniva inoltre ribadita, nella circostanza, la necessità dei due Paesi di conservare una politica autonoma meno legata alla strategia americana. Pertanto, dialogo ancora aperto con l'URSS. Tanto aperto che il Presidente francese, incontrava a Varsavia il 18 maggio il premier sovietico Leonid Breznev, cagionando forte irritazione alla Casa Bianca.

Di fatto la Francia portava avanti un programma che attribuiva un ruolo di primo piano al Vecchio Continente sui temi di carattere economico e sui rapporti Est-Ovest. Giscard d'Estaing si proponeva un'indipendenza militare che portasse gradualmente l'Europa allo sganciamento dall'ombrello missilistico degli USA. Non si trattava altro che di un altro passo a seguire della decisione, presa a metà degli anni sessanta dal presidente De Gaulle di allentare la propria presenza nella NATO. De Gaulle così motivò tale decisione: liberare la Francia dalla colonizzazione americana che si attuava con l'installazione e il rafforzamento delle basi militari e faceva capo al

vasto disegno politico dell'organizzazione del Patto Atlantico, con il fine di pianificare la politica nazionale e soggiogarla alle direttive della Casa Bianca. Il Governo francese difatti aveva da tempo denunciato la violazione degli accordi stipulati da parte degli Stati Uniti. In particolare tra gli anni 50 e 60 gli Stati Uniti avevano effettuato migliaia di voli non autorizzati e non contemplati dagli accordi; ed avevano sorvolato zone della Francia interdette ai voli. Nel 61, ad esempio, gli americani avevano usato la loro base di Chateauroux per inviare le truppe dell'ONU nel Congo, mentre il Governo francese era contrario a tale intervento. Gli Stati Uniti non tennero in alcun conto la protesta francese e nel novembre del 64 si servirono della loro base di Evreux per facilitare il trasporto dei paracadutisti belgi a Stanleyville. Un altro grave incidente che sollevò le proteste del Governo francese fu quello di un aereo americano sorpreso nel 65 in volo di spionaggio mentre sorvolava su territorio francese la zona proibita dell'impianto per la separazione degli isotopi a Pierrelatte nel dipartimento della Drome, dopo avere scattato 175 fotografie dell'impianto atomico.

Pertanto l'autonomia della Francia in seno all'Alleanza ha radici lontane e tale distacco dagli orientamenti di Washington è ancora più palese nel 1980 – ma nel corso del tempo si verificheranno forti riavvicinamenti al punto tale che nell'ultimo vertice per il cinquantennale dell'Alleanza tra il 23 e il 25 aprile scorso, Chirac siederà tra gli attuali 19 membri del Patto. Oltre alle non omogenee vedute sul problema dell'invasione dell'Unione Sovietica in Afghanistan, la Francia si distaccò dagli USA anche su altre questioni di carattere internazionale. La politica giscardiana somigliava sempre di più a quella gollista: ruolo di grande potenza della Francia nel mondo con una politica estera distaccata quindi dagli Stati Uniti. Difatti a marzo del 1980 il presidente Giscard d'Estaing effettuò un viaggio in Medio Oriente, nel corso del quale, durante la prima tappa in Kuwait, firmava un comunicato nel quale riconosceva ai palestinesi il “diritto all'autodeterminazione”. Con questo documento si svuotava la risoluzione dell'ONU n.242, che inquadrava il problema palestinese come “problema di profughi” e si scavalcavano gli accordi di Camp David. Le reazioni internazionali all'iniziativa francese furono contrastanti: Israele così come l'Egitto, anche se per motivi diversi, condannarono duramente l'iniziativa francese; la Germania invece la appoggiò; l'Italia prese lo spunto per inserirla nell'agenda del Summit di giugno; per i Paesi del Fronte del Rifiuto essa invece rappresentava una carta nuova per influenzare le trattative di pace.

Nel 1980 la Francia aveva oramai perduto la sua presenza coloniale ovunque in Africa; tuttavia i suoi insediamenti militari nel continente rimasero massicci. Basti pensare che durante il conflitto tra la Libia ed il

Ciad, un forte corpo militare francese era presente nel Ciad. Anche se non vi fu alcun intervento militare, almeno ufficiale quell'anno, in favore della fazione antilibica.

A gennaio dopo l'attacco dei fuoriusciti tunisini aiutati dai libici a Gafsa in Tunisia, la Francia provvedeva ad inviare nel Paese nordafricano aerei, elicotteri e navi da guerra, esprimendo così l'appoggio a Bourghiba, leader della Tunisia. Tra l'altro la Francia aveva dislocato nel Mediterraneo, tra il golfo di Gabes e Metin, l'incrociatore Colbert, dotato di sistemi elettronici e radar (ben nove) in grado di monitorare le aree di maggior rilievo della Libia e della Tunisia.

A rendere ancor più tesi i rapporti tra la Francia ed il Nord Africa, in particolare la Libia, intervenivano alcune manifestazioni antifrancesi a Tripoli e Bengasi, causate dall'appoggio dato a Bourghiba. Il 4 febbraio una folla di dimostranti, con la evidente complicità delle autorità, saccheggiò l'Ambasciata francese nella capitale e il consolato nel capoluogo cirenaico. Di conseguenza la Francia richiama in patria il proprio ambasciatore. Tuttavia il Presidente Giscard d'Estaing, nonostante le accuse e le violenze subite da parte della Libia, definì la vicenda di Gafsa un affare interno tunisino, smentendo peraltro le voci di un intervento dell'esercito francese. Il 23 marzo 80 si verificava il tentativo di abbattimento da parte di due Mirage libici di un aereo francese "Atlantic" in volo al largo delle coste tunisine.

Come s'è detto anche nel Ciad - indipendente dalla Francia dal 60 - la presenza francese, sia militare che economica, nell'80 risultava pesante. Nel Paese a marzo di quell'anno scoppiava un conflitto interno tra due fazioni; l'una capeggiata da Hissène Habrè e l'altra da Gukuni Ueddei; costui appoggiato dal Governo francese, l'altro dalla Libia, che nelle circostanze rivendicava la striscia di Aouzou.

La presenza francese nel Ciad risaliva al 68 quando De Gaulle inviava proprie truppe in aiuto del Presidente Tombalbaye a causa di conflitti interni sfociati in guerriglia, provocati dal fronte musulmano Frolinat, che aveva ad obiettivo la presa del potere politico. Rivolta che, comunque, nonostante l'aiuto dei francesi quel Presidente non riesce del tutto a sedare. L'unico risultato è quello di respingere il Frolinat al Tibesti. Ed è proprio qui che il Frolinat trova un nuovo e potente alleato, la Libia di Gheddafi. Ed è da questo momento, intorno al 73, che il Ciad costituirà motivo di frizione tra la Francia e la Libia. Quest'ultimo Paese infatti aveva occupato la striscia di Aouzou nel Nord del Ciad. Nel frattempo la situazione politica ciadiana era in continuo fermento. Tombalbaye nel 75 veniva assassinato e Mallum, uomo legato alla Francia prendeva le redini del Paese. Il Frolinat intanto si spaccava in fazioni: una legata ad Hissène Habrè, l'altra a Gukuni Ueddei. Il

primo nel '78 è al governo con Mallum; il secondo, invece, assumeva il comando del Frolinat.

Un'interessante ricostruzione di quest'ultimo periodo viene fornita dal Presidente Giscard D'Estaing nel suo libro autobiografico pubblicato in Italia per i tipi della Sperling & Kupfer. Dopo aver ricostruito i contrasti esistenti tra le diverse fazioni del Ciad, il presidente annota che "nell'aprile 1978, i toubbou di Goukouni, attivamente sostenuti da forze libiche, scatenarono l'offensiva verso sud. Le forze del generale Malloum, composte da neri meridionali - quelli che un tempo alimentavano le razzie di schiavi dei toubbou - erano spaesate e impaurite in quell'universo sassoso; le oasi furono conquistate senza resistenza.

Il generale Malloum, che nel 1975 aveva chiesto il ritiro delle truppe francesi, invocò soccorso. I capi degli stati africani occidentali, i presidenti Houphouet-Boigny e Senghor, il generale Eyadema del Togo, mi pregarono telefonicamente di intervenire. Per loro si trattava di una prova di sopravvivenza. Contemporaneamente, l'Unione Sovietica faceva sentire tutto il suo peso in Africa; i suoi aerei militari facevano scalo nel Mali. Il presidente Carter non mosse un dito per impedire l'arrivo in Angola di tecnici sovietici e mercenari cubani. Se avessimo permesso ai libici di avanzare nel Ciad senza reagire, per i capi degli stati francofoni ciò avrebbe significato che la sicurezza esisteva in un solo campo. E mi fecero capire che alcuni di loro erano pronti a trarne le logiche conseguenze.

In aprile decidemmo di organizzare una reazione area, inviando a N'Djamena aerei Jaguar, molto efficaci per gli attacchi al suolo. Il presidente Senghor, con una iniziativa rapida e coraggiosa, ne facilitò il transito per Dakar. Il sostegno venne organizzato. Elementi d'appoggio terrestre partirono dal Gabon. Il presidente Ahidjo del Camerun, Stato confinante con il Ciad, ci consentì di assicurare la logistica delle nostre forze mediante trasporti che avrebbero attraversato la regione settentrionale del suo paese.

Il nostro Stato Maggiore era restio a impegnare reparti di terra nel Ciad. Aveva mal digerito l'espulsione del nostro presidio nel 1975 e in un momento in cui stava riorganizzando le nostre forze convenzionali, preferiva evitare che mezzi ancora troppo ridotti venissero dispersi in un'avventura africana.

Fu deciso l'invio di un gruppo di ufficiali e sottufficiali che provvedessero a un rapido addestramento delle forze del Ciad ormai in pieno crollo psicologico, in un campo situato presso N'Djamena.

Le settimane passarono senza che giungessero notizie incoraggianti. Seguivo sulla carta i progressi della "ribellione", che occupava le piccole

oasi a Sud e a Ovest del Tibesti. La colonna si diresse poi verso N'Djamena, s'impadronì di sorpresa dell'oasi di Koro Toro e minacciò quella di Salal.

A metà aprile mi venne richiesto di presiedere urgentemente una riunione dedicata alla situazione militare nel Ciad.

Quando entrai nella sala, trovai un'atmosfera tesa e pesante. I militari erano sull'attenti. Mentre mi chiedevo che cosa mai potessero volere, visto che ritenevo di avere già dato tutte le disposizioni necessarie, sedetti al tavolo. I ministri della Difesa e della Cooperazione presero posto a fianco a me.

Erano presenti il Capo di Stato Maggiore Generale, l'ispettore delle forze d'oltremare, due altri generali che non conoscevo e Renè Journiac, che avrebbe steso la relazione della riunione delle decisioni.

Il ministro della difesa, Yvon Bourges, prese la parola.

“Signor Presidente, abbiamo chiesto una riunione d'urgenza perché la situazione nel Ciad è seria e si sta deteriorando rapidamente. Si deve prendere una decisione. E' meglio che sia il Generale comandante le forze sul posto a descrivervi lo stato delle operazioni.”

La sua analisi fu molto chiara. La pressione dei toubbou e dei libici era troppo forte perché potesse essere contenuta. Salal era stata conquistata. L'armamento fornito dai libici era efficace: missili sovietici terra-aria SAM 7 e anticarro; questi ultimi impedivano ai nostri mezzi corazzati di avvicinarsi a distanza di tiro. Era impossibile riconquistare le posizioni. Quanto agli elicotteri, la temperatura era tale che poneva dei problemi all'impiego delle turbine e su quel terreno piatto, senza possibilità di defilarsi, costituivano un bersaglio ideale.

Dopo alcuni minuti di discussione sulle varie possibilità d'impiego dei nostri mezzi, cominciai a subodorare qualcosa. Il disagio crebbe.

Chiesi: “Quali mezzi vi occorrono?”

I miei interlocutori decisero di buttarsi. Il Generale Vanbremeersch parlò a nome di tutti: “Signor presidente, siamo arrivati alla conclusione che è impossibile difendere N'Djamena. Le chiediamo l'autorizzazione a ritirare le nostre forze dal Ciad”. Dire che rimasi sorpreso è poco. Caddi letteralmente dalle nuvole. Quanto avevo appena udito andava al di là della mia comprensione. I francesi battuti dai libici e dai toubbou? Non potevo ammetterlo. Non riuscivo a capire le ragioni palesi o intime di quell'atteggiamento, ma evitai di reagire precipitosamente. Non potevo ferirli; avevano sofferto più di me per le nostre disavventure coloniali.

Mi rivolsi al Capo di Stato Maggiore generale Mèry: “Mi dica quali mezzi sarebbero necessari per difendere N'Djamena”.

“Al punto in cui siamo, mezzi pesanti e migliaia di uomini. E ci vorrà

un certo tempo prima che arrivino sul posto. Non sono certo che saranno in grado di fermare l'avanzata”.

“Avete reparti disponibili in Bretagna, nella nona divisione fanteria di marina e nella divisione paracadutisti. Potete inviarli nel Ciad?”.

“Senz'altro, se darò l'ordine. Sono composti prevalentemente da professionisti, con pochi elementi di leva che, se richiesti, diventano in gran parte volontari. La difficoltà risiede nei trasporti. Disponiamo solo dei Transall, che hanno l'autonomia necessaria. Poi bisognerà pensare ai rifornimenti”.

Mentre parlava, io riflettevo. Non era possibile abbandonare N'Djamena; sarebbe stato un trionfo per Gheddafi e il segnale del sì salvi chi può per i nostri associati africani. E soprattutto non era un'idea concepibile per la Francia! Il pensiero per le nostre retroguardie che salivano le scalette degli aerei, lasciando dietro di sé materiale alla rinfusa ed i baraccamenti vuoti, mi sembrava ignominioso. E poi non ci credevo; le nostre unità, organizzate e comandate sul posto non sarebbero state sconfitte dai Toubbou! Tutti i presenti mi osservavano, attendevano una decisione ragionevole realista, ma dura da prendere. Mi valutavano per vedere se ne sarei stato capace. Ripresi la parola: “Sono del parere che N'Djamena debba essere difesa. Si impieghino i mezzi necessari, e vengano trasferiti subito i primi reparti per assicurare la nostra base aerea, facendo seguire il più presto possibile le unità più pesanti. Occorreranno senza dubbio vari reggimenti”. “Due o tre almeno”, precisò il Generale Méry: “più i servizi”.

“Le chiedo di provvedere immediatamente. Mi sembra che, data la natura del terreno, sarebbe utile inviare dell'artiglieria”. Yvon Bourges prese la parola affermando: “Signor Presidente, metteremo in atto la sua decisione. Mi accorderò con il Capo di Stato Maggiore per far partire i primi reparti. La terrò informata delle disposizioni prese”.

La macchina fu avviata e funzionò bene, rapidamente e con efficienza. I Jaguar bloccarono l'avanzata della colonna libica. Conservo ancora copia delle fotografie prese dall'alto in cui si vedono i camion libici abbandonati dai loro occupanti e, sulla sabbia, le ombre proiettate dalle ali dei nostri aerei. Immagini dell'Africa, di una guerra crudele, del successo.”

Nel 1980 Gukuni e Habrè saranno entrambi in un governo di unità nazionale; il primo nella carica di Presidente, il secondo in quella di Ministro della Difesa. Ma gli equilibri durano poco. Il 21 marzo riprendono i combattimenti. In maggio il presidente Giscard d'Estaing ritira il proprio personale militare dal Ciad, trasferendo l'Ambasciata francese nel vicino Camerun. A giugno Gukuni firma un trattato di mutua difesa con Gheddafi e

questi immediatamente dà l'avvio al potenziamento della sua base militare nella striscia di Auzou per la campagna invernale e la riconquista del Ciad a favore di Gukuni. A ottobre pertanto la Libia sferra un attacco imponente, entrando il successivo 15 dicembre a N'Djamena. Ma la presenza di Gheddafi nel Ciad durerà poco. Le mire di Gheddafi sul Ciad ed il progetto di unificazione tra i due Paesi non piace a Gukuni. Per tale ragione Gukuni chiede aiuto alla Francia di Mitterrand, che, nel frattempo aveva vinto le elezioni ed era subentrato alla guida del Paese. Mitterrand, abile politico, comincia subito a muoversi nella linea di un progetto che vedeva unite le nazioni nord-africane contro Gheddafi, sì da provocare l'isolamento della Libia. Il leader libico il 5 dicembre sarà costretto a lasciare il Ciad.

Tanto si è detto sui reali motivi per i quali la Francia di Giscard d'Estaing lasciò al proprio destino il Ciad. Tra gli altri con molta probabilità la campagna elettorale per l'elezione del nuovo presidente della Francia, che vedeva contrapposti, lo stesso Giscard d'Estaing e Mitterrand. Il Presidente francese non voleva trascinare la Francia in un conflitto nel Nord Africa ed entrare in diretta conflittualità con Gheddafi, che, nonostante gli attriti, le frizioni, le provocazioni, costituiva per la Francia uno tra i principali venditori di petrolio.

Proprio in ragione di queste tensioni nel Nord Africa la presenza delle unità francesi nel Mediterraneo non poteva essere in alcun modo ordinaria o di facciata, bensì pesante ed aggressiva di ogni situazione di favoreggiamento della Libia.

2. Le prime indagini in direzione della Francia.

Già a dicembre dell'80 un giornale inglese, l'"Evening Standard", pubblicava un articolo in cui si adombravano responsabilità francesi nell'abbattimento del DC9 Itavia. Il quotidiano così scriveva: "Ottantuno persone a bordo di un aereo passeggeri DC9 sono morte perché l'aereo è stato colpito da un missile a guida infrarossa lanciato durante un'esercitazione. Si pensa che il missile sia stato accidentalmente attratto dai motori del DC9, più potenti di quelli del radiobersaglio verso cui era diretto. Fonti bene informate a Roma dicono che il missile è stato lanciato da un aereo militare decollato da una portaerei francese".

Negli anni a seguire sia la stampa che testimoni più o meno credibili hanno attribuito al Paese transalpino responsabilità. Si vedano ad esempio le dichiarazioni di Sinigaglia tanto dannose quanto univoche nelle chiamate in

reità di Stati, primo tra gli altri la Francia, sulle quali si tornerà oltre. Di conseguenza s'è espletata attività istruttoria a fini di accertamento della veridicità di tali e tante asserzioni. Ma l'attività svolta in direzione della Francia non è stata soltanto quella relativa alla ricerca di elementi che comprovassero l'eventuale responsabilità nei fatti, colposa o dolosa del vicino Paese, ma anche e soprattutto quella del ritrovamento di circostanze che potessero aiutare a ricostruire la situazione nei cieli e sul mare del Tirreno la sera del 27 giugno 80.

Le autorità francesi venivano interessate la prima volta il 4 settembre 86 dal S.I.S.MI, che con missiva a firma dell'ammiraglio Martini rivolgeva richiesta all'omologo francese di informazioni sull'evento. Questo Servizio con messaggio del 18 successivo comunicava che la caduta del DC9 non costituiva un "affaire de terrorisme" e pertanto esso non disponeva di alcuna informazione (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - Anno 1986 - in provvedimento di esibizione datato 20.04.95).

Anche la commissione Pratis si attivò nella ricerca di informazioni dalla Francia. In particolare venivano richieste attraverso i canali diplomatici le seguenti informazioni: se vi fossero navi militari francesi nella zona e nell'ora dell'incidente; cosa risultasse dai sistemi radar dei mezzi eventualmente nella zona od in altre zone vicine, tali da permettere rilevazioni sulla zona dove si è verificato l'incidente. Il 29 dicembre 88 l'ambasciatore a Parigi, Attolico, forniva assicurazione di aver contattato il Segretario Generale del Quai d'Orsay nei termini di cui alla richiesta e che quest'ultimo aveva assicurato la disponibilità del proprio Paese, non mancando però di informarsi se la medesima richiesta fosse stata avanzata anche ad altri Paesi. Il 6 aprile 89 l'Ambasciata d'Italia a Parigi comunicava le risposte francesi alle richieste: "Dalle verifiche che sono state effettuate dal Ministero della Difesa, emerge che nessuna unità francese si trovava il 27 giugno 80 nella zona fra Ponza ed Ustica, o nelle sue prossimità. Non è stato dunque possibile raccogliere alcuna informazione per questa via. Inoltre, per ciò che concerne il traffico aereo civile, gli organismi francesi non hanno competenza per quella zona (poiché l'Italia è l'unico Paese competente incaricato della fornitura dei servizi) e, tenuto conto della distanza compresa fra il limite geografico della zona francese e la regione compresa fra Ponza ed Ustica, non possono disporre di informazioni radar al riguardo. Infine, dalle informazioni raccolte presso le compagnie marittime francesi dal Ministero competente dell'equipaggiamento, dei trasporti e del mare, emerge che nessuna nave francese si trovava in quella zona. Tuttavia, tenuto conto della lentezza e delle difficoltà materiali di verifica, l'inchiesta continua, sia presso le compagnie marittime che presso le compagnie aeree."

A questo punto è necessario rammentare l'attività di indagine svolta dalla Commissione Stragi realizzata con l'ausilio del Ministero della Difesa, incaricato nell'estate 90 di richiedere, per il tramite dello SMA, all'Ambasciata francese ogni utile notizia disponibile sulla portata dell'apparecchiatura radar dislocata nell'80, nella Corsica meridionale. L'Addetto militare di quell'Ambasciata colonnello Varizat in data 28.11.90 rispondeva che l'incidente era avvenuto fuori delle normali ore di lavoro dell'aerobase di Solenzara situata in Corsica meridionale. I radar di detezone avevano interrotto la loro attività operativa e comunque la portata del radar di Solenzara era limitata ai dintorni del litorale orientale della Corsica. Nessun velivolo dell'Armée de l'Air era presente nella zona quando è avvenuto l'incidente. Tale risposta in vero non può essere assolutamente accettata sia per considerazioni d'ordine razionale che per quanto di fatto accertato. Probabilmente si è equivocato sul significato del quesito. La Commissione voleva sapere di radar di difesa o traffico aereo, che proprio per le loro funzioni non possono essere spenti seguendo un ordinario orario di lavoro, ma devono essere in attività ventiquattro ore su ventiquattro; specie quei radar di difesa sull'area più calda, quella del Tirreno, per la Francia - non certo come quelli verso la Spagna o la Gran Bretagna. E l'addetto militare invece ha capito i radar di approach control; cioè quelli in funzione di guida di avvicinamento, che devono essere accesi tanto quanto resta in funzione l'aeroporto. Aeroporto che peraltro quel giorno non fece proprio orario fino alle 17.00. In effetti in virtù delle deposizioni rese dai fratelli Santo e Nicolò Bozzo, quest'ultimo generale dei CC., i quali entrambi riferivano di essersi trovati quel 27.06.80 in villeggiatura in Corsica proprio a Solenzara. Già nella mattinata avevano notato un'attività aerea che col passare delle ore era divenuta sempre più intensa fino a raggiungere il culmine nel tardo pomeriggio, per poi terminare verso le ore 22.00/23.00 locali; si trattava di Mirage francesi e F-104 tedeschi e belgi. (v. esami Bozzo Santo e Bozzo Nicolò, GI 25.10.91 e 15.11.91).

D'altra parte la richiesta della Commissione non si limitava ad un particolare sito, tanto meno a Solenzara, bensì a quegli impianti radar della Corsica, ovviamente di Difesa Aerea con funzioni di monitoraggio del Tirreno.

3. La prima rogatoria alle autorità francesi.

L'evoluzione degli interessi dell'inchiesta è mostrata per grandi linee dalla successione delle commissioni rogatorie; rogatorie che concernono questioni sulle quali le autorità francesi avrebbero potuto dare, se vi fosse stata volontà di collaborazione, contributi di rilievo.

In data 06.07.90 si chiedeva all'Interpol di prender contatti diretti con le autorità governative francesi, al fine di conoscere se esistevano o meno registrazioni radar di postazioni fisse o mobili in quel territorio, relative al traffico aereo tra le ore 19.00 e le ore 21.00 del 27.06.80 nella zona di caduta dell'aereo corrispondente alle coordinate 39°43' Nord e 12°55' Est. In data 26.07.90 il direttore del Servizio Interpol comunicava che il collaterale ufficio francese aveva riferito che alcuna registrazione radar era stata compiuta nell'ora, nel giorno e località indicati. Questa risposta appare inaccettabile, a meno che non si dimostrasse che gli impianti radar francesi all'epoca fossero così arretrati da non consentire la registrazione. Sarebbe stato più credibile, se si fosse asserito che le registrazioni vi erano state ma non si conservavano più, anche per la semplice ragione, sostenuta a destra e a manca, che i records si conservavano solo per tempi brevi. Quindi risposta sciatta, se non sprezzante degli interessi dell'inchiesta.

4. L'esplosione in volo del DC10 della Compagnia UTA nel deserto del Niger il 19.09.89.

Il 29.10.90 si chiedeva direttamente alle competenti autorità giudiziarie francesi, al fine di comparare i relitti dell'aeromobile italiano con quello del DC10 della compagnia francese UTA, esploso in volo nel deserto del Niger il 19.09.89, di poter prendere visione dei resti dell'aeromobile ricostruito presso l'aeroporto di Parigi Le Bourget; di acquisire copie delle relazioni tecniche effettuate dai periti incaricati ufficialmente del caso, da cui risultassero le cause, certe o presunte, dell'esplosione dell'aeromobile, nonché gli effetti della medesima; di acquisire copia ufficiale dei rilievi fotografici concernenti il sopralluogo sull'area di caduta dell'aereo, e della sua ricostruzione presso l'hangar aeroportuale; di acquisire ogni altra risultanza utile alle indagini.

Nel dicembre del 92 le autoritàrogate trasmettevano un rapporto della Commissione d'inchiesta transalpina da cui emergeva che il DC10, il 19 settembre 89, nel volo UTA 772 Brazzaville-N'Djamena- Parigi era stato distrutto da una esplosione, 46 minuti dopo il decollo da N'Djamena, mentre si trovava in crociera al livello 350 in condizioni assolutamente normali.

L'incidente era stato provocato da una carica esplosiva posta in un contenitore situato al posto 13-destro nella stiva anteriore. La Commissione d'inchiesta francese, - cui non s'era mai posto, per le evidenze del relitto alcun problema sulla causa del disastro - stimava, quale ipotesi più probabile, che la carica esplosiva fosse stata messa in un bagaglio caricato a Brazzaville. Gli accertamenti compiuti all'aeroporto di Brazzaville avevano dimostrato che a quell'epoca le misure di sicurezza applicate in quell'aeroporto non erano conformi alle norme e pratiche raccomandate dall'ICAO.

Ai primi di settembre del 92, a seguito di diversa corrispondenza con l'omologo ufficio di istruzione di Parigi, si concordava una visita nella capitale francese, per la visione dei rottami di questo DC10, precisando anche la composizione della delegazione italiana. Al giorno fissato, questa delegazione era ricevuta ed accompagnata all'aeroporto Le Bourget soltanto da un ispettore di polizia che non era assolutamente a conoscenza delle indagini tecniche sulle cause della caduta dell'aereo. Non era presente il giudice istruttore rogato, impegnato, come riferito, con altra delegazione straniera, asseritamente di tedeschi. Non era presente alcun esperto del giudice francese, che avrebbe potuto utilmente riferire ai periti dell'ufficio nel processo italiano.

Tale comportamento dette luogo, tramite la nostra Ambasciata a Parigi, ad una formale protesta, che ebbe la seguente risposta dalle autorità francesi: "l'assenza di cooperazione fatta presente dal sig. Priore all'epoca della sua venuta sul territorio francese era dovuta a un malinteso ed auspicava che questo fatto non avrebbe intaccato la qualità della cooperazione franco-italiana in materia di reciproca assistenza giudiziaria". I francesi spedirono in data 26 gennaio 93 documentazione per l'istruttoria francese su quell'attentato. In particolare venivano trasmesse soltanto copie del rapporto della perizia esplosivistica e della relazione della commissione di inchiesta amministrativa. Anche in questo caso una esecuzione a tal punto inaccurata da indurre a non benevole congetture sulla effettiva volontà di collaborazione.

5. La richiesta di citazione di Marco Affatigato.

Il 18.12.90 questo GI richiedeva la citazione Affatigato Marco, residente in Valence, presso l'Ufficio Istruzione stralcio del Tribunale di Torino, come possibile dalle convenzioni di assistenza giudiziaria europee.

Ma il convocato, temendo che nei suoi confronti potesse essere emesso un qualche provvedimento, si rifiutava di comparire. Anche in questo caso si potrebbe supporre un qualche consiglio in tal senso, se solo si considera che l'uomo, che ha commerci con i Paesi dell'ex Unione Sovietica, ha sicuramente lavorato con i Servizi d'oltralpe. Sarà poi escusso in occasione di un suo soggiorno in Italia.

Proprio in relazione a costui - personaggio di certo legato ai Servizi americani e francesi - v'è anche chi ha supposto che la falsa indicazione della sua presenza a bordo del DC9 Itavia non fosse stato altro che un messaggio per rivelare responsabilità francesi o statunitensi nell'evento. Non va dimenticato che dopo l'arresto a Nizza le autorità francesi omisero di consegnare a funzionari della polizia italiana alcuni nominativi e indirizzi rilevati dalle carte dell'arrestato, assumendo che riguardassero persone in relazione con la sicurezza dello Stato francese.

6. Le dichiarazioni dell'ammiraglio Pierre Lacoste.

Nel febbraio del 92 l'ammiraglio francese Lacoste, già direttore del Servizio esterno francese con una intervista apparsa sulla stampa italiana faceva generico riferimento a controlli compiuti in Francia, due anni prima, per accertare eventuali coinvolgimenti di aerei o navi francesi la sera del 27.06.80, concludendo che tale inchiesta aveva avuto esito negativo. Di conseguenza con le rogatorie del 14.02.92 e del 30.03.92 veniva chiesto l'invio di copia degli atti di questa inchiesta.

Dall'esame della documentazione trasmessa si desumeva che alcuna inchiesta nè amministrativa nè giudiziaria era stata intrapresa in Francia, perché si era stimato che non vi fosse alcuna competenza, non essendo avvenuto in quel Paese nè il disastro, nè l'immatricolazione o la costruzione dell'aeromobile nè la sua gestione. Medesima posizione era stata assunta anche dallo stesso ammiraglio Lacoste, che dichiarava di non disporre di informazioni precise al riguardo, e di avere soltanto espresso un'opinione. La sua ipotesi si basava sulla convinzione che non fosse assolutamente verosimile, sotto ogni profilo tecnico, anzi addirittura assurda la supposizione che chiamava in causa le forze aeronavali francesi. L'alto ufficiale aggiungeva che la sua posizione gerarchica militare e governativa all'epoca dei fatti gli avrebbe in ogni caso permesso di conoscere ogni "anomalia" che si fosse verificata.

7. La richiesta di accertamenti sul militare francese in contatto con il maresciallo Dettori di Poggio Ballone.

Nel corso dell'istruzione trattando del sito di Poggio Ballone, già si è detto, è emerso che un sottufficiale dell'AM, il noto Mario Alberto Dettori, in servizio presso quel CRAM, dopo aver frequentato tra il 1980 e il 1987 il Centro Radar di Mont Agel in Francia, aveva ricevuto come ospite in Grosseto, ove abitava, un collega francese già in servizio presso il centro francese, tale Roland, anch'egli sottufficiale presumibilmente dell'Aeronautica francese, conosciuto durante la missione in Francia, cui avrebbe fatto confidenze sugli eventi della notte tra il 27 e il 28 giugno 80. Si chiedeva di conseguenza l'identificazione del Roland, fornendo all'autorità rogata diversi elementi di fatto; tra l'altro che la persona in questione sarebbe stata il beneficiario dell'assegno 6481241 emesso dalla Banque Sudameris France, agenzia di Place Garibaldi nr.2 di Nizza, dal conto intestato a Dettori Alberto B.A. 943.06190 Roquebrune Cap Martin, per un ammontare di 1.500 franchi, il 4.08.86.

A distanza di tempo i francesi comunicavano l'impossibilità di risalire all'identificazione del citato Roland attraverso quel numero di assegno, perchè l'agenzia bancaria ove sarebbe stato acceso il conto del Dettori, era stata chiusa definitivamente ed il documento ricercato era andato smarrito. Senza tentare di compiere alcuna indagine nè presso i livelli superiori all'agenzia in quella banca, nè presso i militari in servizio in quel centro radar all'epoca. (v. rogatoria Autorità francesi in data 14.02.92).

8. Gli accertamenti sulla posizione delle portaerei francesi della classe "Clemenceau".

Nel giugno 80, in Europa, le uniche Marine che disponevano di mezzi aerei imbarcati, operanti nel mar Mediterraneo, come già più volte s'è detto, erano quella statunitense e quella francese. La Marina francese all'epoca dei fatti aveva come portaerei la "Clemenceau" e la "Foch", entrambe della classe Clemenceau; entrate in servizio rispettivamente nel 61 e nel 63 in sostituzione delle portaerei leggere cedute alla Francia dagli Stati Uniti e dalla Gran Bretagna dopo il 45. Le navi presentavano, e presentano, tutte le caratteristiche delle similari unità moderne, come il ponte di volo angolato e

corazzato, catapulte a vapore e un sistema di atterraggio a segnalazione luminosa. Pur essendosi dimostrate efficaci strumenti di politica estera, sono però apparse limitate in relazione alla potenza dei loro apparati di lancio, per l'impossibilità di imbarco dei velivoli più pesanti, e l'assenza di una componente aerea di allarme radar precoce. L'armamento difensivo delle due unità era composto da otto cannoni automatici da 100 mm.

Sulle caratteristiche delle due portaerei sono state assunte informazioni da due ufficiali della Marina italiana, Sarto Adriano e Cavo Dragone. Il primo riferiva che: "al tempo del disastro di Ustica, nel giugno 80 le uniche marine che disponessero di mezzi aerei imbarcati, operanti nel mar Mediterraneo, erano quella statunitense e quella francese. La Marina sovietica aveva unità navali, ma non in grado di impiegare aeromobili ad ala fissa imbarcati su navi. La Marina francese aveva come componenti standard delle sue portaerei - che all'epoca come adesso erano solo due ovvero la Clemenceau e la Foch - circa venti velivoli Super Etendard e Etendard; questi ultimi in due versioni e cioè Etendard IVP, che è essenzialmente un velivolo da ricognizione, e Etendard IVM, che è un velivolo caccia-bombardiere, esattamente come il Super Etendard. Imbarcavano poi normalmente circa dieci velivoli tipo Crusader, con sigla F8E (FN) ovvero la versione francese di un velivolo americano (FN sta per French Navy, a significare una versione della Marina francese di un velivolo imbarcato americano). Si trattava di un velivolo intercettore e quindi idoneo a svolgere compiti di D.A.. Vi era una terza tipologia di velivoli ad ala fissa e cioè gli Alizè, circa dieci; velivoli ad elica impiegati per la lotta antisommergibile. A volte venivano imbarcati aeromobili ad ala rotante, in numero vario, per esigenze di soccorso o di supporto generale" (v. esame Sarto Adriano, GI 28.09.91). Cavo Dragone riferiva: "la Clemenceau e la Foch imbarcavano due squadriglie di Super Etendard, pari a venti aerei, una squadriglia di Crusader ovvero altri dieci aerei F8 (F per Fighter o caccia). L'F8 Crusader è stato un velivolo costruito fino alla metà degli anni 60 dalla LTV Aerospace Corporation, quale caccia intercettore per la Marina americana. Nel 92 erano ancora imbarcati sulla Clemenceau, come ho potuto constatare di persona, essendo stato imbarcato per attività congiunta negli ultimi mesi del 92. ...Oltre al Crusader la Clemanceau imbarcava due squadriglie di Super Etendard prodotte in Francia dalla Dassault, caccia-bombardiere, dotabili di due serbatoi esterni da 1100 litri ciascuno. Il Super Etendard è un caccia di secondo piano rispetto al Crusader, non essendo dotato di un radar proprio e dovendo perciò essere guidato dal radar di una unità navale. L'armamento del Super Etendard è costituito da due cannoncini da 30 millimetri con 125 colpi e due missili aria-aria a guida

all'infrarosso Matra 550 Magic. Questo missile è impiegabile da un minimo di 500 metri ad un massimo di 6 chilometri. La testa in guerra pesa 6 chilogrammi e, come per il Matra R530, è dotata di spoletta di prossimità. Tale missile ha avuto una versione adattata anche al Crusader" (v. esame Cavo Dragone Giuseppe, GI 31.10.97).

Poiché era emerso nel corso dell'istruttoria che durante la notte tra il 27 ed il 28 giugno 80 erano state percepite a poche ore di distanza da parte del pilota del primo elicottero del soccorso, Trinca Giancarlo che si dirigeva alla ricerca del luogo di caduta e di eventuali sopravvissuti al disastro chiamate sulla frequenza di emergenza marittima internazionale, di ricerca in lingua inglese della portaerei francese "Clemenceau", veniva richiesto alle autorità francesi di accertare in quale area del Mediterraneo questa unità si trovasse e su quale rotta avesse navigato nel periodo compreso tra le ore 6.00 del 27.06.80 e le 10.00 del 28.06.80.

Il controammiraglio Francois Dupont-Nivet, Vice Capo dello Stato Maggiore della Marina Nazionale, accreditato dal Ministero dell'Armata per fornire le informazioni richieste, escusso dalla polizia giudiziaria francese, consegnava copia dei giornali di bordo e di navigazione della portaerei "Clemenceau", dai quali si desumeva che la stessa in quel tempo era ormeggiata alla banchina Milhaud nr.5 dell'arsenale di Tolone. Le autorità rogate compivano anche ricerche dei bollettini radio di quell'epoca. Accertavano così che quelli di radio Navarea riguardanti la zona III, che inglobava il Mediterraneo, erano diffusi da Madrid-Naval (Spagna), mentre quelli diffusi dai francesi riguardanti la zona II (Atlantico-Ovest), venivano macerati dopo un anno dalla custodia, in ottemperanza di regolamenti interni; riferivano anche che la postazione "Aero" di Rambouillet, che assicurava nella data d'interesse il traffico delle compagnie aeree, registrava sì le informazioni su nastro, ma questi nastri erano cancellati ogni quindici giorni, ovviamente per essere reimpiegati in tempi successivi. (v. commissione rogatoria verso la Francia 14.02.92).

In data 27.03.93 le richieste venivano estese all'altra portaerei francese, la Foch, all'epoca anch'essa di stanza nel Mediterraneo, formulando gli stessi quesiti che per la Clemenceau. Anche a tale richiesta rispondeva il detto contrammiraglio Dupont Nivet. Questi riferiva che dall'esame dei giornali di bordo e di navigazione di quella portaerei, risultava che essa era entrata nel porto di Tolone il 26 giugno alle ore 15.35 locali (13.35GMT), rimanendo all'attracco durante tutto il periodo considerato. A riprova consegnava copia delle corrispondenti pagine del giornale di bordo e di navigazione. Veniva pertanto dato incarico al contrammiraglio Ricci della Marina Militare di esaminare le pagine del

giornale di bordo e di navigazione di questa seconda portaerei. Il predetto rispondeva con una relazione che è bene riportare: “Il “Journal de Bord” e il “Journal de Navigation” della Marina Francese corrispondono rispettivamente al giornale di chiesuola e al brogliaccio di navigazione della Marina Militare italiana. Il primo, compilato con continuità sia in navigazione che in porto, costituisce il documento ufficiale più importante della nave sul quale vengono annotati, per ogni guardia (e cioè ogni quattro ore), i principali eventi riguardanti l'unità e il suo equipaggio; il secondo, compilato solo durante la navigazione, è invece la registrazione fedele dei dati della navigazione stessa (essenzialmente rotte, velocità, posizioni, manovre).

Le informazioni desumibili dall'esame del “Journal de Navigation” e del “Journal de Bord” della Foch sono riassunte di seguito.

– “Journal de Navigation”:

Alle 12.30 (B) del giorno 26 la Foch era in navigazione, in posizione 260 capo Siciè 9,5 miglia, con rotta 115, velocità 18 nodi; l'unità, diretta a Tolone, è transitata quindi a Sud di capo Siciè alle 13.05 continuando a dirigere verso levante; alle 13.45 nei pressi di Capo d'Armes ha accostato verso Ovest-Nord-Ovest mettendo la prora al vento e ha effettuato operazioni di volo sino alle 14.20; a tale ora ha accostato verso Tolone distante ormai poche miglia; alle 14.30 è stato chiamato il posto di manovra per l'entrata in porto; alle 14.49 è stato imbarcato il pilota; alle 14.58 sono state attraversate le ostruzioni della “petite rade” e alle 15.35, con l'ausilio di rimorchiatori presi alle 15.14, la Foch si è ormeggiata al molo Milhaud, affiancata con il lato dritto al posto nr.6, lato ovest del molo stesso.

Alle 16.25 del 26 giugno è cessato il posto di manovra generale ed è iniziato il servizio di guardia in porto. Altre informazioni desumibili dal “Journal” in questione sono le miglia percorse durante la navigazione (698), la soffiatura delle caldaie (dalle 13.05 alle 13.30), il numero di caldaie in funzione (4), i punti nave delle 12.30, 13.05, 13.20, 13.30 e 14.30, tutte le rotte e le velocità e, infine, le condizioni meteorologiche.

– “Journal de Bord”:

Il giorno 26 la Foch, in navigazione da Tolone a Tolone, ha eseguito sei operazioni di volo (o almeno ha assunto sei volte posto di manovra per operazioni di volo) e più precisamente alle 06.45, 07.30, 08.30, 09.15, 10.45 e infine alle 13.45.

Dalle 14.30 alle 16.25 è stata effettuata la manovra per l'ingresso in porto, i cui dati sono coincidenti con quelli del “Journal de Navigation”.

Dalle 16.26 sono state iniziate le guardie in porto con registrazione di: sbarco e imbarco di comandante e ammiraglio, arrivi e partenze di altre unità

(in particolare arrivo della portaerei Clemenceau il giorno 27 alle 06.45 e partenza del caccia d'Estrees alle ore 08.25 sempre del 27), movimenti delle motobarche (di cui una prestata alla Clemenceau alle 11.30 del 27), incidenti occorsi a persone dell'equipaggio a bordo e a terra (1 a bordo e 2 a terra il 28 giugno, 1 a bordo il 29 giugno).

– considerazioni:

- la navigazione descritta nel “Journal de Navigation” è perfettamente coerente con quella riportata nel “Journal de Bord” (d'altra parte i due documenti appaiono scritti dalla stessa persona);
- la ricostruzione della navigazione della Foch, effettuata su carta nautica sulla base delle informazioni dei dati contenuti nei citati documenti (allegati 1 e 2), indica che tali dati e informazioni sono tra loro coerenti;
- l'orario di arrivo della Clemenceau, alle 06.45 del giorno 27, è coerente con quanto riportato nella documentazione di quest'ultima unità (affiancamento alle 07.05); la differenza di 20 minuti appare giustificabile con la differenza di percezione di affiancamento della Clemenceau avuta dal personale della Foch, ormeggiata sull'altro lato del molo, e l'effettivo affiancamento registrato dal personale della Clemenceau ad operazione ultimata (la Clemenceau si è affiancata al lato Est, posto nr.5, del molo Milhaud).

- conclusioni.

La documentazione fornitami indica che la Foch è giunta a Tolone il 26 giugno nel pomeriggio e che è quindi rimasta all'ormeggio in porto il 27, il 28 e il 29 giugno.” (v. relazione in allegato a esame Ricci Francesco, GI 20.09.96).

Da ricordare, sull'argomento, anche la testimonianza fornita dal già citato Giuseppe Cavo Dragone, capitano di Fregata della Marina Militare, al quale sono stati mostrati in visione sia i giornali di bordo e di navigazione della Foch che quelli della Clemenceau. Dall'esame di quelli della Foch l'ufficiale desumeva che l'unità era rientrata nel porto di Tolone alle 16.25 del 26.06.80, rimanendovi fino alle ore 24.00 di domenica 29; mentre la Clemenceau, risultava registrata erroneamente - dal personale di guardia dalle ore 04.00 alle ore 08.00 del 27 giugno - come entrata in porto alle ore 06.45B del 26.06.80. Per quanto riguardava l'esame della documentazione della Clemenceau, riferiva che dalle registrazioni riportate si rilevava una situazione di navigazione fino all'attracco nel porto di Tolone alle ore 07.05 del 27.06.80. La portaerei risultava infine aver sostato in porto fino alle ore 08.00 di domenica 29 giugno (v. esame Cavo Dragone Giuseppe, GI 07.11.97).

Attivato anche il S.I.S.MI su tale questione, questa la risposta “non sono state rintracciate in atti informative concernenti la dislocazione nel periodo interessato delle unità “Clemenceau” e “Foch” e degli aerei su di esse imbarcati. Nessun elemento era quindi disponibile, oltre alle dichiarazioni ufficiali dell’Ambasciata francese in Roma riportate all’epoca sulla stampa”.

9. Gli accertamenti disposti dalla Commissione Stragi.

Anche la Commissione Stragi si è preoccupata di accertare l’eventuale presenza nel Tirreno di forze aeronavali francesi. Difatti con foglio del 5.12.89 lo Stato Maggiore della Difesa - dopo aver premesso che nell’ambito delle attività in corso da parte di detta Commissione parlamentare era emersa la necessità di disporre di alcune informazioni su attività ed esercitazioni aeronavali svoltesi nel 1980 - rivolgeva una serie di quesiti agli Stati Maggiori dell’Aeronautica e della Marina. In particolare venivano richieste, informazioni sulla:

“- partecipazione francese alle esercitazioni aeree e navali NATO in Mediterraneo nel 1980. E’ stata del consueto livello, o di livello superiore alla media? Nel secondo caso, se ne conoscono - o se ne possono comprendere i motivi?

- Visita del Ministro francese della Difesa Bourges a La Spezia il 22 gennaio 80. Risulta che sia atterrato a Pisa e che sia stato trasferito a La Spezia con 2 SH3D della Marina? Con quali autorità ha avuto incontri il Ministro? E’ possibile stabilire un nesso tra la visita e l’impegno francese nelle esercitazioni NATO del 1980?

- Posizioni e movimenti della NAP Foch della Marina francese dal 21 maggio al 27 giugno 80”.

Sempre dalla documentazione dello Stato Maggiore della Difesa si rileva la risposta dello SMA datata 19.12.81, in cui si comunicava che “la partecipazione francese ad esercitazioni aeree NATO in Mediterraneo nel 1980 non risulta essere stata di livello superiore al normale. L’unica esercitazione da considerarsi eccedente le normali partecipazioni annuali è stata la cosiddetta “Tiger Meet” organizzata presso il 53° Stormo di stanza a Cameri; la stessa, peraltro, è ospitata annualmente con criteri rotazionali da una delle nazioni partecipanti e secondo una programmazione concordata con anni di anticipo. Tale esercitazione solo casualmente ha avuto svolgimento in Italia nell’anno 80; non è possibile fornire su base

documentale, dopo un così lungo periodo di tempo, una conferma dell'atterraggio sull'aeroporto di Pisa, il giorno 22 gennaio 80, di un velivolo recante a bordo il Ministro della Difesa francese pro-tempore”.

Tra gli atti dello SMD non è stata rinvenuta la risposta dello SMM, mentre è stato rinvenuto un documento dattiloscritto, privo di indicazioni protocollari, contenente una situazione sulle esercitazioni effettuate nel 1980 alle quali avevano partecipato unità francesi ed una serie di quesiti. Appare utile riportare per intero il documento: “Nel dicembre 79 la Marina italiana e quella francese conducono un'esercitazione bilaterale, denominata Arlequin a Sud di Tolone.

A fine gennaio del 1980, i francesi partecipano ad un'esercitazione aeronavale con italiani ed americani che si tiene nello Ionio, denominata Dog Fish 1/80.

A fine aprile la Francia partecipa alla grande esercitazione NATO Open Gate nelle acque di Gibilterra e del Mediterraneo occidentale e centrale.

Dal 5 al 7 maggio la Francia partecipa ad altra grande esercitazione NATO, la Down Patrol 80. In questa esercitazione, alla portaerei americana Saratoga, si affianca la portaerei francese Foch, che opera nel Tirreno con i suoi aerei Super Etendard e Crusader. Commentando l'esercitazione, la rivista aeronautica del luglio 1980 giudica “rimarchevole, nel contesto generale, la presenza dei reparti francesi...(che) partecipano sistematicamente alle esercitazioni sia bilaterali...sia a quelle combinate”. (Rivista Aeronautica, lug.-ago. 1980, p.48). Finita l'esercitazione, la Foch si ferma fino al 20 maggio in visita nel porto di Palermo.

Nello stesso mese di maggio sei unità navali italiane, di cui quattro lanciamissili (incrociatori Vittorio Veneto e Doria, caccia Audace e Ardito) fanno visita nel porto di Tolone.

Dal 9 al 16 giugno un reparto di Mirage F.1 francesi partecipa, assieme ad altri reparti, all'esercitazione Tiger Meet 1980 la cui base di appoggio è l'aeroporto di Cameri, Novara. Come scrive la Rivista Aeronautica del settembre di quell'anno: “le finalità del Tiger Meet sono molto più operative e meno folcloristiche” di quanto sembri. E ciò è particolarmente vero quell'anno, quando - come nota ancora la Rivista Aeronautica - ben 17 reparti di volo di 12 nazioni svolgono, oltre alle esibizioni acrobatiche, una “intensa attività addestrativa”. (Rivista Aeronautica, sett.-ott. 1980, pp. 46-48).

Dal 16 al 21 giugno unità francesi partecipano all'esercitazione italiana ad inviti Tridente nello Ionio meridionale. Infine nel settembre-

ottobre 80 la Francia partecipa alle grandi manovre NATO d'autunno, le Autumn Forge 80.

- la prima domanda è la seguente, lei sa dove è stata la portaerei Foch dal 21 maggio al 27.06.80?

- la seconda riguarda un'esercitazione aeronavale tenuta in aprile dalla Marina e Aeronautica italiane. L'esercitazione si chiama Aswex 80. Si vuole sapere l'area dove si è tenuta: Tirreno, Ionio, Mediterraneo occidentale, centrale, orientale?

- la terza domanda riguarda un'altra esercitazione della primavera 80. Il 17.05.80 attracca al molo Angioino di Napoli la forza navale alleata permanente dell'Atlantico (in sigla Stanavforlant). Questa forza NATO dell'Atlantico era comandata dall'ammiraglio Armitage e ha fatto delle esercitazioni assieme alla forza navale su chiamata del Mediterraneo (Navocformed). Come sottolinea la Rivista Marittima, “le due forze navali hanno operato per la prima volta assieme” (Rivista Marittima, ago.-sett. 1980, pp. 118-119). Le domande sono: quali erano i nomi delle unità della forza NATO dell'Atlantico? Quale nome e quali le caratteristiche dell'esercitazione a cui hanno partecipato? Dove si è svolta questa esercitazione? Quando le navi della forza NATO dell'Atlantico sono tornate nell'Atlantico, riattraversando lo stretto di Gibilterra?

- dai dati citati sembra che nel 1980 ci sia stato un particolare impegno francese nel Mediterraneo e una particolare partecipazione francese alle manovre NATO nell'area. Si condivide questo giudizio? Se sì, spiegare.

- il 22.01.80 - all'inizio di questo anno di grande attivismo militare francese e Nato - il Ministro della Difesa francese Bourges atterra all'aeroporto militare di Pisa. Ad attenderlo ci sono due elicotteri SH3D della Marina, che lo portano a La Spezia. Con chi parla e di cosa viene a discutere Bourges in Italia? Come si collega questa visita con le esercitazioni in comune, gli scambi di visite, l'aumento dell'impegno militare francese nel Mediterraneo che si manifesterà nel corso dell'anno?” (v. atti SMD in esecuzione del provvedimento di esibizione dell'11.07.91).

Gli elementi di risposta alla richiesta della Commissione si rilevano dalla missiva dello Stato Maggiore della Difesa datata 12.01.90 a firma dell'ammiraglio Mario Porta trasmessa alla Commissione Stragi. Per quanto concerne la dislocazione della portaerei Foch si rispondeva che “le unità militari straniere, come già a suo tempo comunicato dalla Marina Militare al dr. Vittorio Bucarelli con lettera nr.0024 dell'08.01.87, non sono tenute a dare comunicazione dei loro movimenti e godono altresì del diritto di transito inoffensivo nelle acque territoriali di Paesi terzi, in base, rispettivamente, alla convenzione di Ginevra sull'alto mare del 58 e quella

del 56 sul mare territoriale e zona contigua. Di conseguenza, agli atti degli Stati Maggiori non esistono documenti ufficiali che consentano di risalire alla posizione ed ai movimenti della NPA Foch dal 21 maggio al 27.06.80”.

Relativamente al livello di partecipazione francese alle esercitazioni aeree e navali NATO in Mediterraneo nel 1980 veniva comunicato: per le esercitazioni navali, che “le informazioni disponibili non consentono di rilevare se il livello di partecipazione francese alle esercitazioni NATO del Mediterraneo nel 1980 sia stato o meno del consueto livello. Nella documentazione esistente, come già detto, non vi è comunque menzione di alcun andamento inconsueto. Per le esercitazioni aeree, la partecipazione francese ad esercitazioni aeree NATO in Mediterraneo nel 1980 non risulta essere stata di livello superiore al normale. L'unica esercitazione da considerarsi eccedente le normali partecipazioni annuali è stata la cosiddetta “Tiger Meet” organizzata presso il 53° Stormo di stanza a Cameri; la stessa, peraltro, è ospitata ogni anno con criteri rotazionali da una delle nazioni partecipanti e secondo una programmazione concordata con anni di anticipo. Tale esercitazione, solo casualmente, ha avuto luogo in Italia nell'anno 1980.

Per quanto riguarda la visita del ministro Bourges, veniva comunicato che questi, in compagnia del Ministro della Difesa italiano, sen. Adolfo Sarti, ha effettuato una visita alla base navale di La Spezia il pomeriggio del giorno 21.01.80. I ministri, accompagnati dall'ambasciatore di Francia in Italia, Francois Puaux, e dal Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa italiano, ammiraglio di squadra Paolo Mainini, sono stati ricevuti dal comandante in capo del dipartimento della Marina Militare dell'Alto Tirreno, ammiraglio di squadra Luigi Cacioppo. L'on.le Bourges è stato trasferito con elicottero SH3D della Marina Militare dall'aeroporto di Pisa al molo Varicella della base navale di La Spezia. Infine veniva precisato che dai documenti disponibili non emergeva alcun nesso fra la visita del Ministro e l'impegno francese nelle esercitazioni NATO del 1980 (v. atti trasmessi dalla Commissione Stragi a seguito della richiesta di questo Ufficio datata 01.06.91).

10. Le presenze delle unità navali francesi nel Mediterraneo secondo la rivista “Cols Bleus” della Marina Militare francese.

A questo punto appare opportuno fare riferimento alla pubblicazione dello Stato Maggiore della Marina francese “Cols Bleus” del 28 giugno 80, in cui risultano indicate le posizioni delle unità navali della Marina militare francese nel mondo. In particolare, nell'area del Mediterraneo si rileva la Clemenceau arrivata a Tolone il 27 giugno 80; la corvetta Dragou partita da

Tolone il 20 giugno ed arrivata a Cagliari il 27 giugno 80; il cacciamine Vinh Long, l'unità Muguet Lilas e il dragamine costiero Pervenche, partiti da Marsiglia il 23 giugno e arrivati a Tolone il 26 giugno 80; le unità Provençal e Alsacien partite da Corfù il 24 giugno e arrivate a Tolone il 28 giugno 80; il caccia Guèpratte partito da Cagliari il 26 giugno e arrivato a Tolone il 28 giugno 80; la nave posareti Criquet partita da Tolone il 21 giugno e arrivata a Gibuti il 4 luglio 80; la nave d'uso locale Isard partita da La Sude il 21 giugno ed arrivata a Heraklion il 30 giugno 80; il sommergibile Diane arrivato a Tolone il 28 giugno 80; il sommergibile Argonaute partito da Port St. Louis il 24 giugno 80.

Come ben si nota nessun riferimento alla portaerei Foch. Eppure questa unità, come comunicato dalle autorità francesi e quanto risulta registrato nel libro di bordo, era ormeggiata a Tolone il 27 giugno 80. Non si comprende perciò per quale motivo invece non risulti inserita tra le unità presenti nel Mediterraneo.

11. Gli accertamenti sul velivolo Alpha Delta Delta Yankee in volo da Ajaccio a Tripoli.

Nel maggio del 92 - come si è già avuto modo di rilevare - si chiedevano accertamenti su un velivolo di particolare interesse. Un velivolo di presunta nazionalità libica con sigla "Addy", di proprietà di una società denominata "Air Ambulance", menzionato nelle conversazioni telefoniche registrate la sera del 27.06.80 fra il sito di Poggio Ballone e il sito francese di Marsiglia; velivolo stimato in uso all'intelligence libica. In particolare di riferire il tipo di velivolo, i particolari del volo, le persone a bordo, le ragioni della missione. La rogatoria non ha mai avuto risposta. L'unico esito si è avuto soltanto attraverso richiesta di accertamenti attraverso gli organi di PG. La DCP, infatti, a richiesta dell'Ufficio aveva comunicato che la Polizia francese, interessata al riguardo, aveva riferito che "dagli accertamenti svolti presso la Direzione Generale dell'aviazione civile e presso la police de l'air et de frontières, a Parigi e ad Ajaccio, è emerso che: la compagnia aerea "Air Ambulance" dovrebbe essere una società svizzera; tale compagnia non ha effettuato alcun volo in partenza o in arrivo ad Ajaccio il 27 giugno 80; nessun volo risulta aver avuto luogo in tale data tra Ajaccio e Tripoli". Sempre la DCP in una successiva comunicazione aggiungeva che l'"Air Ambulance" veniva genericamente indicata quale

“compagnia aerea sanitaria libica, sospettata di essere una copertura per i Servizi Speciali Libici” (v. missive DCPD in data 05.06 e 25.06.91).

12. Gli accertamenti su un apparecchio di misurazione meteorologica rinvenuto dopo il disastro nell'area di caduta del velivolo.

Nel successivo luglio 92 si chiedeva con altra rogatoria di acquisire dati sulla costruzione, l'eventuale vendita a paesi terzi e occasione di utilizzo di un apparecchio di misurazione meteorologica apparentemente prodotto in Francia o in un paese francofono, rinvenuto nel tratto di mare della caduta del DC9 e nelle ore immediatamente successive al disastro. Questa richiesta ha avuto un'esecuzione meticolosa. Questo dimostra che quando vi è la volontà, il lavoro si fa con la dovuta precisione e non perchè, come da alcuni si è sospettato, con malanimo, era assolutamente incontroverso che quell'oggetto nulla aveva a che fare con il disastro.

L'inchiesta permetteva, tramite la presenza di due etichette commerciali, di risalire alle Società Cipel e Mesural. La “Cipel” (Compagnia Industriale di Pile Elettriche) era stata rilevata da diversi anni dalla società “Ralston – Energy – Systems”, di Chatou (Yvelines). Le Dunff Philippe, direttore del Servizio Generale della ditta citata, forniva, nel corso del suo esame, le seguenti precisazioni: “Le diciture trovate sull'apparecchio indicano che si trattava di una pila al cloruro di rame e magnesio, per lo più destinate all'alimentazione delle radio-sonde meteorologiche”. Tra i clienti della società “Cipel” figurava la ditta Mesural le cui referenze appaiono su una delle fotografie. A sostegno delle sue affermazioni, il sig. Le Dunff consegnava una documentazione tecnica relativa a questo tipo di pile. Un accesso nella sede della soc. “Mesural”, a Chelles (Seine et Marne) e l'escussione del suo direttore, permettevano di acquisire la certezza che l'apparecchio riprodotto nella foto era senz'altro una sonda meteorologica fabbricata dalla citata ditta. Il Valentin André, direttore generale, indicava che questo tipo d'apparecchio destinato a rilevazioni meteorologiche, una volta partito da terra, poteva raggiungere 20.000/30.000 metri, altezza oltre la quale il pallone scoppiava. Da questo momento la sonda ridiscendeva al suolo attaccata ad un piccolo paracadute.

Queste radio-sonde fabbricate dalla Mesural erano esclusivamente vendute alla Meteorologia Nazionale. Il Valentin, in base alle fotografie, precisava che l'apparecchio non aveva riportato danni e che quindi era disceso in modo normale e non sembrava essere rimasto a lungo nell'acqua

del mare. Aggiungeva che, secondo quanto a sua conoscenza, una radio-sonda non era mai stata causa di incidenti aerei. Consegnava il depliant descrittivo relativo alla radio-sonda tipo MH73A corrispondente a quella raffigurata nella fotografia. La risposta alla richiesta indirizzata alla Meteorologia Nazionale specificava che le due sole stazioni che potevano essere interessate erano quelle di Nimes e Ajaccio. Ciascuna di queste stazioni effettuava due sondaggi al giorno, alle ore 00.00 e alle ore 12.00, con questo tipo di materiale. La ricerca aveva accertato che i sondaggi realizzati il 27 e il 28 giugno 80 non avevano raggiunto zone vicine all'isola di Ustica. Solo lo studio delle correnti marine al largo delle coste italiane avrebbe potuto eventualmente fornire una risposta sulla presenza di una sonda sui luoghi del disastro. Questa risposta di Payen Marc, ingegnere capo della Meteorologia Nazionale, direttore della Divisione Climatologia e Banca Dati, era accompagnata da rilevante documentazione contenente i parametri tecnici relativi ai sondaggi effettuati il 27 ed il 28 giugno 80 ed in particolare una carta riprodotte le tracce al suolo di questa sonda (v. rogatoria autorità francesi del 21.07.92).

In effetti questa radiosonda nulla aveva a che fare con la caduta del DC9; in effetti questa indagine è stata accurata e tempestiva. Si sarebbero auspicate tali qualità anche per le altre, ma subito dopo di essa si ritornava all'atteggiamento di sempre.

13. Gli accertamenti sui velivoli in transito provenienti dalla Francia.

Nell'aprile del 93 si richiedeva di acquisire i piani di volo, ed accertare gli enti proprietari di due velivoli con sigla 5ADGO e 5ADBY provenienti dalla Francia, che avevano attraversato le FIR italiane e maltese diretti in Libia il 27.06.80, e perciò avevano percorso probabilmente la linea aerea Ambra 13. A risposta le autorità francesi dichiaravano che le ricerche effettuate presso l'ufficio immatricolazioni della Direzione Generale dell'Aviazione Civile al fine di identificare i proprietari degli apparecchi non avevano sortito effetto. Infatti, le sigle comunicate corrispondevano a immatricolazioni straniere che non erano trattate da quell'ufficio. Anche le ricerche sui relativi piani di volo erano risultate negative per il fatto che questi documenti venivano conservati in archivio per un tempo molto breve.

Una risposta positiva a questa richiesta sarebbe stata estremamente interessante, perchè quelle sigle indicano con certezza aerei libici, aerei che si muovono tra Francia e Libia in un periodo, in cui tra i due Paesi vi era

quasi una guerra guerreggiata. Certo le ricerche all'ufficio immatricolazioni, considerata la nazionalità che quelle sigle indicavano, poteva prevedersi inutile. E poi sembra strano che una amministrazione così efficiente come quella francese non conservi memoria di velivoli che sono decollati nel suo territorio o lo hanno attraversato con destinazione Libia; Paese di sommo interesse all'epoca per la Francia. Erano altre le porte alle quali si doveva bussare e non sta al rogante indicarle al rogato.

Dagli accertamenti radaristici disposti dall'Ufficio emergeva che nel cielo radar della sera dell'evento appariva, oltre ad altri velivoli in prossimità delle coste francesi, un aeroplano che descriveva una rotta circolare, avvistata da 18.28Z a 19.02Z, a breve distanza dalla costa orientale della Corsica poco al disotto del 42° parallelo all'altezza di Solenzara. Tale traccia era stata registrata dal sito radar di Poggio Ballone come LL004 e classificata "Friendly". Il velivolo che determinava tale traccia con andamento orbitante era rimasto durante tutto il periodo di registrazione nella stessa zona, cioè quella di Solenzara, riservata ad attività addestrativa dell'Aeronautica francese. Per tale ragione si è ritenuto che il velivolo fosse militare. Qui si deve ricordare che secondo i francesi quella base di Solenzara chiudeva le operazioni di detezione radar con il termine delle ore normali di lavoro; ciò in chiaro contrasto con il fatto che il sito radar di Poggio Ballone era però collegato per telefono e cross-tell con Solenzara 24 ore su 24, e con il sito radar di Mont Agel nei pressi di Nizza. Sulla base di queste risultanze veniva richiesto alle autorità francesi di accertare se l'avvistamento di tale traccia era stato comunicato per telefono o cross-tell al sistema radar francese; se si era proceduto all'identificazione del velivolo; se si conservavano le registrazioni delle comunicazioni telefoniche e radar del messaggio trasmesso dall'AM italiana; di indicare qual'era il sito radar della Difesa Aerea francese che aveva competenza di detezione su quell'area, tra 41.50 e 42 circa N e a cavallo di 10 E, e comunque di verificare se il sistema radar francese autonomamente avesse accertato e registrato la presenza di quel velivolo che orbitava in prossimità delle acque territoriali francesi; di indicare se, indipendentemente dalla risposta già data in esito alla rogatoria del 06.07.90 il sistema radar francese registrasse all'epoca del disastro, il cielo del Tirreno. All'uopo veniva richiesta, in caso positivo delle ricerche, la relativa documentazione

Dal vaglio di quella pervenuta, si desumeva che nessun archivio consentiva di rilevare l'esistenza di comunicazioni telefoniche o radio tra Poggio Ballone, Solenzara e Nizza-Mont Agel, a causa del tempo trascorso e delle normali procedure di distruzione di archivi. All'epoca delle vicende richiamate, il generale Marc Pirou, Capo di Gabinetto presso lo Stato

Maggiore dell'Aeronautica francese, sosteneva che il controllo radar era di competenza del CDC di Nizza che non disponeva ancora del rilevamento di Solenzara (il collegamento Strapp tra i CDC ed i radar d'aeroporto non esisteva ancora). Infine, si riferiva che alla data del 27 giugno 80, non era stato annotato alcun fatto particolare sul registro di sala operativa del controllore di detta stazione (v. rogatoria all'Autorità francese in data 13.06.94).

Nel prosieguo degli accertamenti radaristici emergeva un numero rilevante di tracce radar, che qui di seguito si indicano, recanti sigle di siti radar francesi, registrate dal sistema radar della Difesa Aerea italiana:

NTN	Orario di deteazione	Heading	Quadranti Georef	Siti
GG032	da 18.02 a 18.19	S.E.	da GQ0400 a HN3542	Capo Mele
GG152	da 18.02 a 18.19	S.E.	da GQ0402 a NH3237	Capo Mele
AK132	da 18.10 a 18.29	S.S.E. S.S.E.	da GA5510 a GN4042	Capo Mele
GG240	da 18.12 a 18.34	S.E.	da GQ0000 a KN1248	Capo Mele
GG300	da 18.30 a 18.50	S.E.	da GP0045 a KN3002	Capo Mele
AK340	da 18.31 a 18.53	S.	da HQ0045 a HN4000	Capo Mele
GG370	da 20.00 a 20.10	S.E.	da HQ0025 a HP2010	Capo Mele
GG370	da 20.17 a 20.50	S.S.E.	da JM3030 a LH1515	Marsala
GG675	da 20.30 a 20.42	N.W.	da KN4010 a HP2212	Capo Mele
GG103	da 20.56 a 21.10	N.W.	da HP3204 a GQ5005	Capo Mele
GG043	da 18.58 a 19.03	S.E.	da KM3020 a LM1015	Marsala Poggio Ballone
GG043	sino ad ore 19.08	S.E.	sino a LL0050	Poggio Ballone
AK262	da 20.24 a 20.25		da AJ4030 a AJ3530	Marsala
AK111	da 20.45 a 21.08	S.E.	da HP1050 a MN5000	Poggio Ballone

AK111	da 21.08 a 21.50	S.E.	da MN5000 a QG2500	Poggio Ballone Licola Marsala
JG601	da 21.03 a 21.14	S.	da MP3050 a NN3020	Poggio Ballone
JG601	da 21.04 a 21.22	S.	da NN3020 a MN1550	Poggio Ballone Marsala
JG601 sino a 21.54 (telef.)		??		Licola
GG325	da 21.25 a 21.38	S.W.	da KN2000 a JM5040	Marsala
AK670	da 21.06 a 21.18	S.E.	da HQ??? a LN0050	Poggio Ballone
AK670	da 21.34 a 22.04	S.E.	da MN3020 a BK0020	Marsala

Si richiedeva pertanto alle autorità francesi quali fossero i siti radar che avevano inizializzato e denominato le tracce recanti le sigle GG, AK e JG; quali velivoli avessero generato le tracce di cui sopra indicando per quelle militari l'Aeronautica e lo stormo o reparto di appartenenza; quali fossero stati gli eventuali aeroporti di decollo e di atterraggio di detti velivoli e i loro percorsi nello spazio aereo francese.

In ultimo, da ulteriori accertamenti radaristici emergeva che più velivoli, tra h.19.00Z e 21.00Z del 27.06.80, avevano assunto prua ovvero direzione di volo da o verso la Corsica e la Francia. Più precisamente quelli di cui alle seguenti tracce: MM301, MM302, MM303, MM304, MM305, MM306, MM307, MM310, tracce registrate dal sito radar di Capo Mele (Liguria), non identificate, con rotta da e per la Francia; GA421, LL013, LL022, LL457, GG453, GG461, tracce estrapolate dalla track history reduction del sito radar di Poggio Ballone, non identificate, con rotta dalla Corsica.

Si richiedeva pertanto di accertare se i velivoli corrispondenti a dette tracce fossero decollati o atterrati in aeroporti civili o militari francesi, segnatamente quelli di Solenzara, Bastia, Ajaccio e Nizza, ed in caso positivo di quale nazionalità fossero e la natura dei voli. A tal fine si richiedevano copie dei registri d'operazioni e di decolli e atterraggi degli aeroporti sopramenzionati o di altri di Francia ove risultassero atterrati. Solo da ultimo, allorchè mancavano meno di tre settimane allo spirare del termine ultimo del deposito degli atti per la difesa, perveniva a questo Ufficio la risposta delle autorità francesi all'ultima delle rogatorie inviate a quel Paese nel dicembre 97.

Sul quesito concernente tracce di velivoli con rotta da o per la Francia, i francesi rispondevano soltanto sulla parte alfabetica del complesso alfa numerico dei NTN, loro inviati. Confermavano che MM e LL corrispondevano rispettivamente ai siti radar italiani di Capo Mele e Grosseto; indicavano che GA corrispondeva al radar di Lione; GG a quello di Nizza; AK a quello di Doullens, tutti e tre siti francesi, e TG al radar di Glons in Belgio. Quanto invece alla parte numerica dell'NTN, provvista come è noto da tre cifre, che servono a identificare il singolo aereo, sarebbe stato necessario disporre delle registrazioni effettuate. Ma per i radar militari francesi esse sono distrutte entro trenta giorni o tre mesi a seconda del supporto utilizzato, se non sono segnalati fatti particolari entro il termine. Non essendosi verificata una situazione del genere, le registrazioni erano state distrutte.

14. La richiesta di informazioni sui serbatoi costruiti dalla società statunitense Pavco.

Al fine di verificare se il serbatoio rinvenuto nelle acque del Tirreno potesse essere stato sganciato da velivoli francesi, veniva richiesto se e quando Amministrazioni militari francesi avessero acquistato, o comunque ricevuto a qualsiasi titolo dalla Marina degli Stati Uniti o da altre Amministrazioni militari statunitensi o direttamente dal costruttore, la Pavco già Pastushin Aviation Company di Huntington Beach/Los Angeles California, stocks di serbatoi, del tipo Aero D da 300 galloni, in particolare appartenenti al nr. di serie 272-48000; se li avessero su licenza costruiti; se alcuno di essi fosse stato sganciato nel corso di trasferimenti, esercitazioni o manovre di qualsiasi genere nel mar Tirreno in un'area ricompresa tra le coordinate: 39°44'40"N - 13°09'22"E; 39°44'40"N - 13°10'24"E; 39°44'07"N - 13°09'22"E; 39°44'07"N - 13°10'24"E. Le autorità francesi trasmettevano la risposta fornita dal Ministero della Difesa secondo cui serbatoi del tipo Aero D da 300 galloni della serie 272-48000, non erano stati mai acquistati o ricevuti a qualsiasi titolo dall'amministrazione militare francese nè erano stati costruiti direttamente dietro licenza. Nessun serbatoio di quel tipo poteva quindi essere mai stato eiettato nel mar Tirreno da velivolo francese.

15. Le indagini sul traffico di uranio dalla Francia all'Iraq indicato dal giornalista Gatti.

Nel febbraio del '94 Claudio Gatti, giornalista e scrittore, di cui più volte s'è detto in questa motivazione, in collaborazione con la moglie Gail Hammer, pubblicava un libro dal titolo "Il quinto scenario" edito dalla Garzanti. In tale libro il Gatti tentava di ricostruire tutti gli eventi accaduti la sera del 27 giugno '80, per poi tentare di darne ogni possibile spiegazione. A tal fine aveva condotto una sua indagine personale, rintracciando testimoni e periti, consultando esperti di ogni genere e settore - dall'ingegneria aeronautica alle operazioni clandestine - intervistando centinaia di persone in una dozzina di paesi del mondo. Indagine che aveva condotto alla descrizione di un "quinto scenario", dal quale derivava la responsabilità per la caduta del DC9, della caccia israeliana, che aveva avuto come obiettivo l'abbattimento di un Boeing dell'Air France carico di 20kg. di uranio arricchito, destinato a Baghdad, ed invece aveva colpito, per un malfunzionamento del sistema di navigazione dei missili, l'aereo italiano.

Alla luce di quanto riportato dal Gatti, si riteneva opportuno promuovere le rogatorie del 16.05.94 e del 02.01.95. Nella prima veniva richiesta l'escussione di persone che erano a conoscenza delle esportazioni di uranio arricchito all'Iraq in esecuzione di un trattato di cooperazione; mentre nella seconda dello 02.01.95 si chiedeva l'escussione di altre persone pur necessarie per accertare la veridicità di quanto affermato nel libro. In data 30.07.96 il Ministero di Grazia e Giustizia italiano trasmetteva gli atti assunti dalle autorità francesi.

Si apprendeva così che la polizia giudiziaria francese aveva escusso tal Charles Jean Louis, direttore dei servizi di trasporti della società "Compagnie Générale delle Materie Nucleari (Cogema)" di Velizy Villecoublay, il quale aveva dichiarato di essere subentrato a Bernard Henry nel '92, e che, per quanto concerneva una consegna di uranio arricchito al 93% nell'80, né lui né il suo predecessore erano in grado di riferire alcunché perché in quel periodo non erano in servizio; riferiva comunque che le consegne di uranio arricchito erano coperte da disposizioni internazionali di protezione fisica (categoria uno) e quindi non era autorizzato a rivelare alcunché in merito a quel trasporto.

Questa vicenda aveva un seguito con richiesta alla IAEA cioè l'Agenzia Internazionale di Controllo sulle importazioni di uranio, da cui identica risposta negativa. Ma sulla questione più diffusamente si scrive nella parte dedicata al contesto.

16. La società francese Ifremer.

Altro capitolo che concerne la Francia è quello relativo alle campagne di recupero nel Tirreno di relitti del DC9. Nell'86 l'Ufficio ascoltato il collegio peritale, scriveva una nota al Consigliere Istruttore, al Presidente del Tribunale e al Presidente della Corte d'Appello, nella quale dichiarava che, dopo aver svolto tutte le ricerche possibili sugli oggetti e sulle salme recuperate nell'immediatezza dell'incidente, e dopo aver fatto compiere dalla ditta TS Tecnospamec di Genova uno studio sulla sua fattibilità, riteneva utile ed opportuno che si disponesse una ricerca sui fondali al fine di individuare ed eventualmente recuperare il relitto del DC9 e i resti umani in esso ancora contenuti. In mancanza di idonee organizzazioni nazionali si chiedevano preventivi a due società: la statunitense Wood Institute of Oceanography Massachusetts e la francese Ifremer, Institut Français de Recherche pur l'Exploration de la Mer. Veniva privilegiata l'Ifremer sia per la sua natura di agenzia governativa con lo status di ente pubblico, sia per precedenti analoghe esperienze, sia per l'idoneità dei mezzi in suo possesso ed infine anche per la prossimità all'Italia. Il collegio peritale, esaminato in dettaglio lo studio di fattibilità esprimeva parere, unanimamente positivo, sulla possibilità e l'opportunità di esecuzione del progetto, nonché, valutate le possibili alternative, riconosceva all'Ifremer le capacità organizzative, tecniche e scientifiche necessarie al caso. Questa società perciò veniva incaricata del recupero del relitto del DC9, eseguito in due campagne, rispettivamente nell'87 e nell'88.

E' opportuno ricordare che l'Ifremer era, ed è, un istituto francese a carattere industriale e commerciale, posto sotto la tutela del Ministero della ricerca e della tecnologia; il suo nome preciso era Istituto francese di ricerca per lo sfruttamento del mare; svolgeva attività varie di ricerca scientifica oceanografica e di sviluppo di nuove tecnologie, in particolare nel settore degli interventi subacquei. Aveva anche una attività di sostegno delle industrie del mare, di servizio pubblico ed era incaricata di effettuare la sorveglianza delle acque costiere. Era in possesso di varie risorse e mezzi tecnici (navi, sommergibili, sonar) che erano gestiti da una filiale della stessa Ifremer. Tutto il personale marittimo era civile. Già s'è detto dei risultati che queste campagne conseguirono.

Sull'affidabilità di questo istituto sono invece sorte diverse questioni.

Il S.I.S.MI con missiva n.9916/332/01 datata 11 novembre 86 trasmetteva al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on.le Giuliano

Amato, un appunto senza data nel quale si riportano dei commenti alla trasmissione "Monitor" andata in onda su Canale 5 il 26.10.86. Vi si legge inoltre che dal tenore di quanto scritto sulla stampa sorgerebbe il sospetto che i continui tentativi di accreditare l'ipotesi che il DC9 era stato abbattuto da un missile, fossero volti a coprire finalità che poco avevano a che fare con la ricerca della verità ed alle quali non sembravano estranei i forti interessi economici legati al fallimento dell'Itavia ed all'entità del risarcimento dei familiari delle vittime. In questo quadro non destava meraviglia il progressivo disinteresse verso il recupero del relitto, che sembra apparire in molti sostenitori della ricerca ad oltranza della verità. La stessa propugnata esigenza di non affidare il recupero del relitto alla ditta francese Ifremer, dotata di grande esperienza e che si era dichiarata certa della fattibilità dell'operazione, avrebbe potuto celare l'intendimento di non giungere all'effettivo recupero piuttosto che esser dovuta alla necessità di garantirsi da possibili inquinamenti di carattere nazionalistico. In data 22.02.89 veniva trasmesso un appunto da una Divisione del S.I.S.MI al suo Stato Maggiore, con il quale si inviavano notizie sull'Ifremer, secondo le quali di essa sarebbe stato collaboratore lo studioso Jacques Cousteau, in qualità di esperto e consulente tecnico, collegato ai Servizi francesi.

Come ben si nota il S.I.S.MI nella missiva del 1986 mostra l'Ifremer come ditta seria e di pieno affidamento, fino a giungere ad affermare che l'esser contrario all'Ifremer potesse nascondere l'intendimento di non giungere alla verità. Nell'89 invece segnala alle Autorità la non opportunità di servirsi dell'Ifremer perché legata ai Servizi francesi. L'ammiraglio Martini, a contestazione delle contraddizioni tra i due scritti, dopo aver premesso che le sue due prime considerazioni erano destinate al Sottosegretario alla Presidenza, on.le Amato, ha dichiarato: "evidentemente pensavo quella cosa in base a delle considerazioni obiettive. Se poi ad un anno di distanza ho scoperto che l'Ifremer, pur avendo una capacità operativa (era l'unica ditta in grado di fare quel lavoro al prezzo stabilito in quel momento, tenendo conto peraltro che si tratta di una ditta scelta dalla Magistratura, o comunque in una gara nella quale il Servizio non c'entrava), poteva avere dei contatti con il Governo francese, mi è sembrato di fare una cosa giusta nel fare questa segnalazione. Mi sembra che non ci sia contraddizione tra le due cose che avvengono ad un anno di distanza". Va tuttavia rilevato che già dal 1° ottobre 86 e pertanto prima dell'appunto dell'11 novembre il Servizio era a conoscenza del fatto che l'Ifremer aveva legami con Jacques Cousteau "honorable correspondant" del Servizio segreto francese DGSE (v. nota 4900/137/05.4 datato 1.10.1986 della 2^a divisione in atti Stato maggiore S.I.S.MI anno 86, in esecuzione

provvedimento di esibizione datato 20.04.95). Inoltre la Sezione studi e ricerche del S.I.S.MI aveva informato il suo Direttore, con appunto datato 26 settembre 86 “che da precedenti ricerche risultava che Francesco Pazienza prima di approdare al S.I.S.MI aveva lavorato in Francia per lo SDECE alle dipendenze di de Marenches, in qualità di medico subacqueo per una Società di ricerche oceanografiche francese collegata ai Servizi segreti. Non si può escludere che tale Società fosse proprio l’Ifremer. In tal caso tutta la problematica del recupero assumerebbe grosse implicazioni specie in riferimento agli esiti” (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - anno 1986, in esecuzione provvedimento di esibizione sopra citato).

Il 25 settembre 90 si chiedeva al nuovo collegio peritale, di accertare se il recupero dell’aereo fosse da ritenere completo o se vi fosse la necessità di una ulteriore azione in tal senso. Il collegio rispose che era necessario procedere a nuova campagna di ricerca e recupero. A tale fine fu incaricata la britannica Wimpol. La nuova società, dopo aver svolto una ricerca più ampia rispetto alla zona esaminata dall’Ifremer un’area di circa venti kmq, rispetto ai cinque kmq dei francesi ritornava in questa zona e vi rinveniva numerosi importanti relitti dell’aereo fra cui la scatola nera. Non solo: recuperava altre parti del velivolo, portando la percentuale del recuperato dal 45% iniziale all’85% complessiva della superficie bagnata.

Per tale ragione i sospetti sul comportamento tenuto dalla società Ifremer durante la fase di recupero s’aggravavano e quindi si sollevava lo spinoso problema delle colpe per i mancati recuperi di resti di interesse. La questione veniva affrontata dalla Commissione Stragi, che nel 91 provvedeva ad ascoltare i vertici dell’Ifremer, Papon Pierre presidente della società, Roux Jean responsabile delle operazioni di intervento subacqueo, e Stahlberger Michel responsabile delle questioni giuridiche e contrattuali. Papon, a specifica domanda della Commissione, prima d’ogni altra dichiarazione, affermava che era grave per un organismo di ricerca essere accusati di intrattenere legami con i Servizi segreti, perchè la ricerca scientifica aveva come unico obiettivo quello di render noti gli esiti dei lavori e della conoscenza; precisava poi che le operazioni di recupero erano terminate in accordo con la giustizia italiana.

Si deve sottolineare che in precedenza, in data 11.10.90, questo GI aveva già escusso Jean Paul Roux, il quale aveva riferito che le operazioni di recupero erano state interrotte per motivi di bilancio da parte italiana. Il contratto stabilito tra l’Ifremer e il perito Blasi prevedeva che il collegio peritale fissasse la priorità degli obiettivi e la durata delle operazioni. La priorità data all’Ifremer era stata quella del recupero di grossi pezzi. Tale direttiva aveva impedito che si recuperassero i piccoli resti.

17. L'attentato ai ripetitori dell'isola d'Elba.

A questo punto deve essere ricostruita una sconcertante vicenda accaduta nel nostro territorio e che sia la stampa che i nostri Servizi di sicurezza hanno ricondotto ad attività del Servizio segreto francese.

Il 14 agosto 80 all'isola d'Elba in località Monte Capanne ignoti facevano brillare sette cariche esplosive sotto installazioni di proprietà della società "Ponti Radio". A parere degli artificieri erano stati adoperati venti o venticinque chili di esplosivo ad alto potenziale, probabilmente dinamite mescolata a miscela infiammabile. L'esplosivo era stato così collocato: una carica ad una centralina elettrica, una carica per ogni cabina radio e quattro cariche ai piedi di un traliccio con quattro parabole per ripetitori. Le esplosioni furono quattro ad intervalli di dieci secondi. Tra le stazioni radio che fruivano del servizio vi era tra l'altro "Radio Corsica International". Proprio a causa dell'attentato la suddetta emittente radiofonica "non sarà in grado di riprendere l'attività per diverso tempo", si legge in un rapporto della Digos di Livorno del 2 settembre 80. In questo rapporto si legge, inoltre, che i titolari degli altri ponti radio, ritenendo che l'attentato fosse stato conseguenza della presenza del ripetitore di Radio Corsica, avrebbero "fatto intendere alla società Ponti Radio di non voler coesistere sul monte Capanne con detta radio straniera, onde evitare ulteriori eventuali attentati". La vicenda aveva pertanto anche attirato l'attenzione del consolato francese a Livorno che aveva fatto presente che la questione era seguita con viva attenzione dall'ambasciatore di Francia. Non solo: l'episodio nella circostanza venne collegato ad altro attentato verificatosi contro l'abitazione in Bastia del principale animatore della radio, nell'anno precedente.

Sulle vicende il S.I.S.DE aveva acquisito informazioni da fonte occasionale definita attendibile che indicava come autori due estremisti di destra romani: Mario Corsi e Giuseppe Meloni (v. appunto S.I.S.DE datato 29.12.80, allegato a missiva DCPD datata 06.05.92). Informazioni che il S.I.S.DE con l'appunto di cui sopra non aveva mancato di trasmettere all'UCIGOS, che, a sua volta, rivolgeva richiesta al Servizio di eventuali ulteriori notizie sulle responsabilità dei due soggetti nella partecipazione all'attentato. Il S.I.S.DE con missiva del 23 aprile successivo precisava che la fonte non era stata in grado di fornire più concreti e particolareggiati elementi sulla vicenda.

E' sempre il S.I.S.DE che con appunto allegato a missiva 21 agosto 85 indirizzata alla Segreteria Speciale del Gabinetto del Ministero dell'Interno, al CESIS, al Dipartimento della P.S., al Comando Generale dell'Arma dei CC., ed al S.I.S.MI, riporta all'esame l'attentato. Nell'appunto si legge infatti che alle ore 06.05 del 14.08.80 quattro esplosioni ad intervalli di dieci secondi ciascuna danneggiarono gravemente due cabine in muratura costruite in Monte Capanne (isola d'Elba) dalla soc. Ponti Radio di Milano, che custodivano ripetitori ed antenne paraboliche di varie stazioni trasmittenti tra le quali "Radio Corsica". Sin dalle prime indagini venne avanzata l'ipotesi che autori dell'atto terroristico potessero essere elementi contrari alle trasmissioni della predetta emittente, entrata in esercizio solo da un mese, e l'episodio venne collegato ad un altro attentato dinamitardo diretto contro l'abitazione di Bastia del principale animatore di "Radio Corsica", il giornalista Aimè Pietri. Sul numero odierno del quotidiano "il Messaggero" è stato pubblicato un articolo a firma di Piero Vigorelli dal titolo "Quella notte all'Elba, lo SDECE prese di mira i ripetitori - radio". Nel corsivo viene presa in esame l'attività del "Servizio di documentazione esterna e di controsospionaggio francese" (SDECE) nel periodo compreso fra il 1970 ed il 1982 e, per quel che attiene specificatamente alle operazioni condotte dallo SDECE in Italia, viene affermato che il 14.08.80, una decina di agenti del Servizio francese, dopo essere sbarcati nell'isola d'Elba in veste di semplici turisti, dalla vicina base corsa di Apretto, fecero saltare in aria (con un centinaio di chili di esplosivo) l'emittente radiofonica "Radio Corse Internationale" perchè fortemente sospettata di sostenere - con l'emissione di servizi e "reportages" - l'indipendentismo còrso (in particolare l'attività del Fronte Nazionale di Liberazione Còrso, il FNLC). Nello stesso articolo viene sottolineato come le responsabilità dello SDECE nel citato episodio fossero già state denunciate da Roger Faligot e Pascal Krop nel volume "La piscine - les services secrets français - 1944/1984", edito nel maggio 85, dedicato alle attività dei Servizi francesi negli ultimi 40 anni. L'episodio, riportato nelle pagine 320 e 330 del volume (allegate in fotocopia con relativa traduzione), viene definito "opera di un commando di agenti francesi". Gli autori del volume sostengono che l'attentato alla stazione radio dell'isola d'Elba, da parte di agenti sbarcati nell'isola all'alba del 14.08.80, era stato compiuto in quanto le trasmissioni radiofoniche di "Radio Corse Internationale" costituivano, secondo i Servizi francesi, un valido apporto alle tesi indipendentiste còrse. Essi ribadiscono, inoltre, che tutte le azioni dello SDECE contro gli indipendentisti còrsi sono state compiute al di fuori del territorio dell'isola.

In un ulteriore appunto allegato alla missiva datata 24 settembre 83 il S.I.S.DE trasmette fotocopie di alcune pagine del libro "Le devoir de parler" di Antoine Sanguinetti nel quale si afferma come ipotesi la responsabilità dello SDECE nell'attentato. Infatti l'autore si chiede: "E' vero che i suoi autori sono stati trasportati sul luogo dell'azione da una vedetta dell'amministrazione doganale, partita dalla Costa Azzurra? E se fossero più semplicemente membri dello SDECE?" (v. atti allegati alla missiva DCPD del 6.05.92).

Il S.I.S.MI sulla base delle informazioni ricevute dal Servizio civile si attiva e acquisisce informazioni di sconcertante gravità. Infatti riferisce di aver appreso fiduciarmente che il sabotaggio sarebbe stato effettivamente eseguito da specialisti del Servizio di Controspionaggio francese "SDECE", che, peraltro erano stati impiegati anche in analoghe operazioni nel Ciad. Nell'appunto, tuttavia, veniva precisato che l'attività informativa svolta per acquisire ulteriori informazioni non aveva conseguito alcun risultato.

Gravissimo comunque il sospetto di ingerenza di uno Stato europeo ed alleato, che provoca anzi organizza ed esegue attentati in territorio altrui. Di questi comportamenti e tendenze si deve tener conto per valutare le ipotesi di coinvolgimenti anche in fatti gravissimi di alleati, amici ed altri con cui si fanno commerci ed affari.

Val la pena, a questo punto, di citare l'elaborato del dr. Miggiano sulla situazione nel Mediterraneo di cui si è fatto più volte riferimento. Questi nel fare riferimento ad alcuni attentati a Malta contro obiettivi libici rivendicati da un fantomatico "Fronte di Liberazione Maltese", lancia sospetti sulla effettiva esistenza di questo movimento indipendentista. Egli scrive: "Secondo lo studioso dei Servizi segreti francesi Roger Feligot, questi attentati sono frutto della collaborazione tra il Servizio segreto francese - lo SDECE di Alexandre de Marenches, e quello inglese - il SIS di Arthur Francks.

Secondo Feligot, sono i due Servizi a creare un misterioso Fronte di liberazione di Malta, di fatto composto da commandos dello Special Air Squadron, che s'incaricano di organizzare nel luglio 80 attentati contro i centri di comunicazione e di presenza libica in Italia. Quella contro i libici è un'operazione clandestina, tesa ad "ammorbidire" la resistenza libica al trattato italo-maltese ed il ritorno di Malta nel campo occidentale. Per quanto scoperto da Feligot, gli attentati anti-libici a Malta vanno attribuiti ad una cooperazione anglo-francese.

Va ricordato anche che nel 1980, come si vedrà più innanzi, a Genova avvenne un attentato alla nave libica Dat Asswari rivendicato proprio dal Fronte di Liberazione Maltese.

18. Gli accertamenti sui rapporti Santovito-de Marenches.

Anni dopo i media pubblicavano notizie concernenti un messaggio cifrato che il generale Santovito, direttore del S.I.S.MI, aveva inviato al conte Alexandre de Marenches, direttore come detto del controspionaggio francese, all'epoca SDECE, all'indomani della strage, assumendo che il DC9 sarebbe stato abbattuto da un jet in esercitazione nella zona e che i due avrebbero avuto un incontro a Parigi subito dopo l'incidente. Dalla documentazione trasmessa dal S.I.S.MI nulla risulta di un tale incontro. A tal proposito il S.I.S.MI, tramite l'ammiraglio Martini, ribadiva la inesistenza di atti che avrebbero confermato quell'incontro; neanche l'abbattimento del DC9 da parte di un velivolo militare francese o l'attribuzione dell'incidente ad un missile lanciato dalla nave Clemenceau aveva trovato conferma. Martini riferiva però che agli atti, spesso, non rimane alcuna traccia su eventuali incontri tra i Capi dei Servizi. All'uopo veniva raccolta la testimonianza di Maffei Nicolò, appartenente al S.I.S.MI, il quale riferiva di essersi recato più di dieci volte a Parigi per contatti con omologhi dei Servizi francesi. In merito ad incontri tra i Capi dei Servizi italiano e francese, riferiva di non aver assistito o esser venuto a conoscenza di incontri avvenuti nel 1980. Durante una delle missioni nel dicembre 80, tra i funzionari dello SDECE ricordava Cavenago, il quale, dopo aver ringraziato il Servizio italiano per la cooperazione, formulava l'invito a nome del direttore de Marenches al generale Santovito per una visita a Parigi, probabilmente già programmata. Riferiva infine che di questa missione non era riuscito a trovare alcuna traccia presso gli archivi della 1^a Divisione del Servizio.

E' invece oramai provato che l'incontro tra i due capi dei Servizi avvenne l'8 gennaio dell'81 a Parigi. L'incontro avvenne a seguito della "mediazione" di Francesco Pazienza. Questi afferma che sino a quella data i due Capi Servizio non si erano mai incontrati. All'incontro che avvenne presso la sede dello SDECE la cosiddetta "Piscine" partecipò, oltre lui, Santovito e de Marenches, anche Michelle Roussin, braccio destro di de Marenches. Dopo i primi convenevoli i due Capi Servizio furono lasciati da soli per un colloquio riservato mentre Pazienza e Roussin si accomodarono in un vano attiguo. A seguito dell'incontro venne stabilita l'apertura di un Centro del S.I.S.MI a Parigi, sotto copertura, che venne affidato al tenente colonnello Orazio De Napoli. Michelle Roussin nella circostanza fece capire

che tra i due Servizi fino a quel momento non vi erano stati rapporti a causa dei non chiari rapporti tra il nostro Paese ed in particolare il nostro Servizio con la Libia (v. interrogatorio Francesco Pazienza, GI 11.04.94).

Va anche rilevato che il S.I.S.MI in due distinte occasioni aveva avanzato sospetti su responsabilità francesi. In un appunto trasmesso al Ministro della Difesa nel giugno 87, concernente l'intervista rilasciata alla stampa dal dissidente libico Bakkush, si leggeva: "Sembra che si stiano creando le premesse affinché le indagini si concludano con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. A tal proposito è di rilievo notare che: il recupero del DC9 Itavia è stato affidato alla società francese Ifremer nonostante i suoi legami con i Servizi segreti francesi; la perizia tecnica della "scatola nera" verrà effettuata dagli USA, dei quali sono noti gli orientamenti anti-libici; in passato sono già emerse indicazioni dell'esistenza di un "coordinamento" tra i Servizi segreti francesi e USA nella lotta contro il terrorismo internazionale e in funzione anti-libica. In questo quadro si intravede per il S.I.S.MI il rischio di venire direttamente coinvolto e ulteriormente strumentalizzato". La missiva, a firma dell'ammiraglio Martini, è sufficientemente esplicita; in essa viene prospettata l'ipotesi di un accordo USA-Francia in funzione anti-libica ed affermato che non a caso il recupero era stato affidato alla società francese Ifremer mentre l'analisi della scatola nera sarebbe stata senz'altro affidata agli USA.

La seconda occasione si verificava nel corso dell'audizione dell'ammiraglio Martini in Commissione Stragi nel corso della quale l'alto ufficiale a domanda di un commissario precisava ove tra le ipotesi si fosse privilegiata quella del missile lanciato da un caccia, esclusi i libici che non avevano autonomia sufficiente né basi alternative militari prossime alla zona, ed esclusa la presenza di velivoli italiani, le uniche nazioni ad avere possibilità operative nella zona erano la Francia e gli Stati Uniti (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi 27.06.90 e esame dello stesso, GI in data 28.06.90). L'audizione di Martini - come già si è scritto nella parte relativa al S.I.S.MI - era stata effettuata in seduta segreta, ma nonostante ciò la stampa ne venne a conoscenza, amplificandola nei quotidiani del 28 giugno 80. Questa propalazione cagionò una nota di protesta da parte del Servizio francese, alla quale l'ammiraglio Martini rispose adducendo che in quelle dichiarazioni si era trattato soltanto di una "hypothèse de travail".

19. Il coinvolgimento francese nelle dichiarazioni di Sinigaglia.

Come si è fatto cenno sopra, più persone a vario titolo hanno accusato la Francia di responsabilità nell'evento di cui è processo. Tra gli altri Sinigaglia Guglielmo, ex militare della Legione Straniera. Questi ha affermato, più volte e in più sedi, di aver partecipato ad un'operazione militare avente come obiettivo l'abbattimento di un aereo libico, a bordo del quale avrebbe viaggiato il leader libico Gheddafi. Costui - sempre a dire del Sinigaglia - sarebbe stato avvertito all'ultimo momento, ma nella concitazione di quell'ultima fase dell'azione per errore venne abbattuto il DC9 dell'Itavia. La vicenda sarà più compiutamente esposta infra; qui basti dire che, enumerando Paesi partecipanti all'azione bellica, Sinigaglia inserisce oltre alle Forze Armate francesi e italiane, anche quelle tedesche e inglesi.

La Francia avrebbe partecipato al complotto con elementi del GOLE (Groupement Opérational Legion Etrangère), del REP (Règiment Etrangère Parachutiste), del REI (Reggimento di frontiera della Legione Straniera) del GIRLE (Gruppo d'intervento rapido della Legione straniera) e con una squadra navale, composta dalla portaerei Foch e da due sottomarini, da uno dei quali sarebbe partito il missile che aveva colpito il DC9 dell'Itavia. L'operazione si sarebbe dovuta svolgere in due distinte fasi: la prima denominata "Operazione Tobruk 1", nella quale si sarebbe provveduto al rifornimento di armi ai dissidenti libici da una base in Sicilia. A tal fine egli, Sinigaglia cioè, era stato inviato a Mazara del Vallo per pianificare l'operazione ed a tal fine aveva preso contatto, tra l'altro, con il Presidente dell'"Associazione degli italiani combattenti della Legione Straniera francese" a Trapani, l'avvocato Francesco Panitteri.

Da accertamenti esperiti è risultata effettivamente esistere a Trapani tale associazione, il cui titolare era deceduto il 27 marzo del 90. Un provvedimento di sequestro emesso nei confronti dell'Associazione, che aveva la sede presso la residenza del Panitteri, ha portato al sequestro di una rubrica contenente i nominativi degli aderenti all'Associazione. In tale elenco non vi è alcun riferimento al Sinigaglia né tantomeno al nome che aveva adoprato nel breve periodo di militanza nella Legione Straniera, e cioè Giroto. La moglie del Panitteri ha dichiarato di non ricordare alcuna visita di tal Sinigaglia o Giroto. L'esame del resto della documentazione sequestrata non ha portato ad alcun riscontro delle dichiarazioni di Sinigaglia.

Sulla figura del Panitteri si dilunga il notaio Barresi che aveva rogato l'atto costitutivo dell'Associazione. Il Panitteri - dichiara - era deceduto a

causa di una malattia cardiaca. Egli aveva perso una gamba ed un braccio nella battaglia di Dien Bien Fu in Indocina. Aveva lasciato l'Italia per raggiungere la Legione Straniera nel 46. Era stato ufficiale pilota e dopo l'8 settembre aveva aderito alla Repubblica Sociale. Dopo la guerra d'Indocina era ritornato a Trapani. Fruiva di una pensione dal Governo francese ed era decorato dalla "Legion d'Honneur". Il Panitteri - aggiunge il Barresi - aveva avuto l'onore, in occasione di una festa della Legione Straniera in Tunisia, di portare un cimelio consistente nella mano mummificata di un legionario caduto nel battesimo del fuoco della Legione, in Messico, all'epoca dell'imperatore Massimiliano (v. esame Barresi Giovanni, GI 21.11.90).

Veniva pure raccolta la testimonianza di Diego Valenza, anch'egli dal 44 al 52 nella Legione Straniera, dalla quale aveva disertato per non andare a combattere in Indocina. Era stato poi catturato e condannato. Costui ha dichiarato di aver costituito il 14.11.79 su invito del Panitteri l'Associazione degli ex legionari. Ha precisato inoltre di non conoscere il Sinigaglia (v. esame Valenza Diego, PG 03.11.90 e GI 21.11.90).

Deve essere pure rilevato che il Sinigaglia le prime "rivelazioni" sullo scenario da lui "vissuto" le aveva rese a maggio dell'89 ai Carabinieri di Milano, con i quali aveva chiesto di parlare a seguito di una aggressione subita, a suo dire, da parte di agenti del Servizio francese. Di questa vicenda si farà cenno più diffusamente nel capitolo dedicato alla ricostruzione delle vicende narrate da Sinigaglia. Qui si vuole soltanto precisare che il Sinigaglia nelle dichiarazioni rese ai Carabinieri aveva anche fatto riferimento a due indirizzi presso i quali avrebbero operato articolazioni informative dei Servizi segreti della Francia. Queste informazioni furono fornite dall'Arma di Milano al Centro CS del S.I.S.MI. Gli accertamenti esperiti da quel Centro sono risultati però assolutamente non incisivi. Si condividono in tal senso le valutazioni dell'Ufficio del Pubblico Ministero: "Gli accertamenti sugli indirizzi comunicati dal Sinigaglia sono condotti in maniera talmente superficiale da sfiorare il ridicolo; in particolare, l'esclusione che negli stabili indicati possa aver luogo attività informativa occulta da parte di un Servizio straniero avviene in considerazione del fatto che non vi abitino persone con cognome francese. L'unico accertamento viene compiuto su di un cittadino il cui nome è di origine francese. Non risponde inoltre a verità quanto dichiarato dal Castaldo e dal Parisi circa la inattendibilità e non verificabilità del Sinigaglia a ragione del fatto che in uno degli indirizzi forniti risultava avere sede il Consolato francese. In realtà il Sinigaglia aveva indicato un numero civico diverso.

La singolarità di questa condotta va posta in relazione anche con il fatto che questi, sia pure approssimativi, accertamenti consentivano

comunque di stabilire delle relazioni con quanto già emerso dalle attività informative compiute dal S.I.S.MI sul Sinigaglia. Infatti il Centro di Milano, su incarico di quello di Cagliari, aveva investigato sulle telefonate fatte e ricevute dal Sinigaglia quando si trovava a Cagliari, ed era risultato che uno dei numeri chiamati era intestato a una industria farmaceutica, così come impiegato in tal ramo di industrie risultava il “cittadino di nome francese”. Nessuna curiosità anima il Centro S.I.S.MI per verificare se tra i due soggetti potessero esservi relazioni. E pure la richiesta di accertamenti del Centro di Cagliari è del 16 luglio 80 e si riferisce ai fatti del 5 luglio antecedente. In sostanza, risulta una attivazione del Servizio su Sinigaglia ad appena otto giorni dalla strage. Eppure, nessuna correlazione viene effettuata e il Centro di Milano blocca qualsiasi possibilità di tramitazione delle informazione, sia in orizzontale che in verticale”.

20. Conclusioni.

In conclusione si può affermare che le indagini, che si sono volte verso attività comunque collegabili alla Francia o cognizioni di autorità francesi o per cui appariva necessaria la loro collaborazione, sono state irte di difficoltà, quando non bloccate da mancate risposte ed ingiustificati silenzi, comunque trascurate o disdegnate quasi come se si fosse rimasti offesi dalle pretese di sapere o semplicemente perchè ritenuti sospettati.

Le ragioni per cui l'inchiesta ha preso questi indirizzi sono evidenti e quasi non bisognano di spiegazioni; sono le stesse per cui l'inchiesta si è rivolta verso gli Stati Uniti. Se si pone tra le ipotesi della caduta del DC9 uno scenario esterno, in cui si suppone la presenza di più velivoli oltre quello civile; se tale ipotesi, venendo a cadere le altre, via via si rafforza e raggiunge gradi di verosimiglianza sempre maggiori; se emergono evidenze di velivoli coperti e di altri in caccia; è giocoforza dirigere le ricerche verso Paesi le cui aeronautiche erano al tempo in grado di esser presenti nel cielo del disastro, o le cui forze armate, specie i sistemi radar di terra e di mare, avessero le capacità di guidare velivoli in quelle aree. E poichè col tempo l'ipotesi della presenza di una portaerei anch'essa ha preso vigore al punto tale che questa possibilità è stata non solo indicata dai periti radaristici ma ammessa anche dalla stessa NATO, attraverso i suoi esperti dell'NPC, l'ambito delle investigazioni s'è ristretto al massimo. La Francia, come gli Stati Uniti, disloca continuamente portaerei nel Mediterraneo – solo da ultimo ha completato la costruzione di una più importante unità della specie,

la Charles de Gaulle, dislocata però nell'Atlantico – e specialmente in quell'epoca – ve n'erano addirittura due, come s'è visto, la Clemenceau e la Foch - sia per le altre conflittualità dell'area, sia per il sostegno alla sua politica africana che muoveva dal Maghreb. C'erano sì, ma solo a periodi, portaerei britanniche, e però non in quel tempo; ancora non era stato varato il Principe delle Asturie spagnolo nè la nostra Garibaldi. Le forze armate di qualunque altro Paese non avevano sistemi radar in grado di monitorare l'area del Tirreno in oggetto nè disponevano di Awacs. Il numero di quelli a cui rivolgere l'attenzione dell'inchiesta è minimo. Oltre gli americani e l'Alleanza atlantica – a parte ovviamente gli italiani, solo i francesi facevano esercitazioni su quel mare usando, oltre le portaerei, le basi còrse. Non si poteva perciò non ricercare in direzione della Francia.

La reazione è stata diversa da quella degli Stati Uniti; è parso che vi fossero sospetti di attentati, con quei quesiti, alla sovranità. E le conseguenze sono state, a volte risposte formalmente positive, ma nella sostanza o nei quesiti di maggior peso negative, altre volte l'assenza d'ogni pur minimo riscontro. E quindi se n'è tratta la sensazione che l'istruttoria in sè, quell'istruttoria che si poneva quelle questioni o avesse finalità di verifica di determinate ipotesi, offendesse suscettibilità troppo sensibili, quando non toccasse, come pure alcuno sui media ha sostenuto, nervi scoperti.

I fatti inducono in tal senso. Nessuna risposta sui velivoli libici che volano da aeroporti francesi a Tripoli; quando non addirittura risposte a dir poco incredibili come quella che indicava in un elicottero il mezzo che doveva raggiungere Tripoli da Ajaccio. Nessuna risposta sui velivoli registrati dai nastri radar con sigle d'origine francese. Nessuna risposta con la negativa su Solenzara – addirittura si afferma che in quella base si chiudeva alle 17.00 del pomeriggio – sulle esercitazioni aeree della sera del 27.06.80 che avevano come base proprio quell'aeroporto. Nessuna risposta sui radar di Difesa Aerea con prospezione sul Tirreno. Nessuna risposta sulla richiesta di registrazioni radar di quella sera. Nessuna risposta sul presunto trasporto di uranio da Marsiglia a Baghdad quella stessa sera. Nessuna risposta sulla presenza in missione ufficiale al radar di Mont Agel del maresciallo AM Dettori e sull'esistenza del suo collega francese "Roland". Nessuna risposta sulla disponibilità da parte di velivoli francesi del serbatoio Pavco rinvenuto nella zona D.

Risposta soltanto sulle posizioni della Clemenceau e della Foch, mediante l'invio della copia dei relativi libri di bordo nella parte attinente al periodo d'interesse. Certo questi documenti provano che quelle portaerei non erano nel Tirreno quando il DC9 è precipitato. Ma restano quei rilievi di

cui già s'è fatta menzione. Così come resta purtroppo, dopo l'esperienza del Log della Saratoga, il dubbio – con tutta la fede che si deve sempre accordare alle istituzioni – che anche in questi casi si sia provveduto a stesure in bella in momenti successivi alla redazione, contemporanea ai fatti, di brogliacci.

Risposta positiva alle richieste di visione ed esame del relitto del DC10 dell'UTA, ma eseguite in maniera negligente se non ostativa. Risposta – l'unica completa e sollecita – sul relitto dell'apparecchiatura di registrazioni meteorologiche, di certo perchè si trattava di oggetto che ovviamente nulla aveva a che fare con i fatti dell'inchiesta.

Risposta indignata quella dell'ammiraglio Lacoste alle ipotesi del suo omologo Martini, nella quale si faceva riferimento ad una inchiesta a fini di accertamento di eventuali coinvolgimenti di aerei o navi francesi nel disastro di Ustica, inchiesta della quale però non s'è trovata traccia o che mai si è voluta consegnare all'inquirente italiano.

Restano però al riguardo della Francia indicazioni di sue presenze, come per gli Stati Uniti; anche se in misura e di portata minori. Restano le esercitazioni del tardo pomeriggio fino a sera da Solenzara. Resta quel messaggio radio, nel quale si ricerca la Clemenceau. Restano, come sul Deck Log della Saratoga, le identità di scrittura sui libri di bordo delle sue portaerei. Resta l'assenza di una di queste portaerei, secondo il suo libro di bordo a Tolone, dalla rassegna di Cols Bleu sulla dislocazione delle unità della Marina, non solo nel Mediterraneo, ma in ogni altro mare od oceano. Restano tutti quei velivoli dalla o verso la Francia nelle ore circostanti la sciagura.

Non può accettarsi l'assenza di detezioni radar di Difesa Aerea sul Tirreno. Non può accettarsi l'ignoranza della situazione dei voli. Non può accettarsi il difetto del movente tante volte sostenuto e anche da ambienti autorevoli, anche se non provato.

Certo tali elementi non costituiscono prove dirette di attività. Sono soltanto indicazioni di possibili presenze. Indizi, ma non tanti quanti per gli Stati Uniti e così univoci e concordi.

In definitiva una pessima esperienza in materia di assistenza giudiziaria, un chiaro esempio di come ancora non funzionino i meccanismi di cooperazione tra gli Stati, specie quando alcuno di essi teme lesioni alla sua sovranità – intesa secondo concezioni vecchie di secoli, che potrebbero e dovrebbero essere superate – e conseguenti violazioni dei suoi arcana. La Francia non è nuova a condotte del genere. Queste scelte le aveva mostrate, e a lungo negli anni, nei confronti dei terrorismi nazionali ed internazionali, sino a quando anch'essa non li ha provati nella carne ed ha allora accennato

a limitate aperture nei confronti di inchieste di altri Paesi e di collaborazione verso pericoli comuni. Per poi riprendere la vecchia linea appena si sono profilate richieste per un delitto politico gravissimo come l'attentato al Sommo Pontefice.

* * * * *

Capitolo XIX

Gli Stati Uniti d'America.

1. Premessa.

Appare inutile ripercorrere ulteriormente tutte le evidenze, dal “razzolare” agli oggetti rinvenuti sulla superficie del mare nell’area di caduta del DC9 o sui fondali corrispondenti, sino al serbatoio supplementare

recuperato in zona ove si era stati condotti da ritorni radar nei tempi immediatamente successivi al disastro. E' sufficiente solo ribadire che da esse non si poteva non desumere la convinzione che vi fosse una portaerei; presenza di portaerei che sarà stimata, quasi al termine di questa pluriennale istruzione, possibile da due sedi autorevoli, che hanno preso a fondamento delle loro affermazioni i dati più che obbiettivi delle registrazioni radar di quella sera, ovvero la NATO e il collegio peritale radaristico. E dato che all'epoca gli unici Paesi che ne disponessero e le impiegassero per esercitazioni nel Mediterraneo erano gli Stati Uniti e la Francia, se ne deduceva, anche sulla scorta delle ipotesi formulate in Commissione Stragi dall'ammiraglio Martini, che solo una o più unità di queste due Marine potesse essere stata di base ad esercitazioni nel Tirreno, che avrebbero potuto coinvolgere il velivolo Itavia.

Al di là di congetture su presenze di incrociatori portaeromobili sovietici, giacché quello normalmente di stanza nel Mediterraneo, il Kiev, ne era uscito qualche tempo prima per un'esercitazione congiunta con unità provenienti dal Baltico in Atlantico. D'altra parte al tempo l'Unione Sovietica non disponeva di vere e proprie portaerei nè probabilmente avrebbe potuto disporne nel mar Nero per impiego nel Mediterraneo, perchè vigeva, come tuttora vige, il divieto di attraversare gli Stretti – secondo l'interpretazione restrittiva degli accordi di Losanna con la Turchia di Kemal Ataturk, che rifiutò di sottoscrivere quello di Sèvres concordato con la Sublime Porta, e quelli successivi del 36, che prevedevano la libertà di navigazione – per le portaerei, categoria navale non prevista al tempo delle stipule. Divieto che proprio in prossimità dell'anno di Ustica, nel 79, l'Unione Sovietica si propose di sfidare con la messa in cantiere, nel mar Nero, della prima portaerei vera e propria, che varata a distanza di tempo da Ustica ha spesso, a causa delle incertezze della politica, mutato nome in Breznev, Kremlin, Tbilisi, Kuznetsov.

Al di là anche delle affermazioni del generale Arpino che da ultimo in Commissione Stragi ha ricordato, ma senza dare alcuna motivazione a questo suo ricordo, la presenza di portaerei inglesi. Presenza che peraltro avrebbe potuto trovare sostegno nella effettuazione proprio in quel pomeriggio di esercitazioni britanniche, la Patricia e la Mary White, sul Tirreno, e nei voli orbitanti di un aereo con funzioni di Awacs, anch'esso apparentemente britannico, sull'Appennino tosco-emiliano nel tempo immediatamente precedente il disastro. Presenza però recisamente negata dal Ministero della Difesa inglese, secondo cui l'affermazione che la Marina Reale disponesse nel giugno 80 di portaerei per velivoli ad ala fissa nel Mediterraneo non corrispondeva a verità.

In effetti l'Ark Royal era entrata nella riserva nel tardo '78; l'Invincibile, la prima della nuova generazione commissionata proprio in quel periodo, era arrivata il 23 giugno '80 a Lisbona, da cui sarebbe ripartita il 27 successivo, senza entrare nel Mediterraneo, in rotta di ritorno per le isole britanniche. Essa comunque non aveva aerei imbarcati e non era stata nei pressi dell'area di caduta del DC9. Le altre portaerei nella flotta, la Bulwark e la Hermes, quel 27 giugno, erano entrambe ormeggiate a Portsmouth.

In questa ristretta schiera primi tra gli altri gli Stati Uniti le cui Forze Armate superiori ad ogni avversario in questo scacchiere al tempo – ai giorni nostri diverranno quasi imbattibili in ogni angolo del Pianeta – e con funzioni di tutela degli alleati e di controllo delle situazioni nel Mediterraneo, erano più che in grado di progettare ed eseguire manovre ed esercitazioni nel Tirreno, nelle acque extraterritoriali ma anche approssimandosi alle nostre coste. Come manifestato da una interminabile lista di operazioni prima e dopo l'evento cd. di Ustica; ed anche provato in atti dall'esercitazione nazionale USA (v'erano solo osservatori italiani) del 16.12.79, cui presero parte due portaerei, decine di aerei d'ogni specie, migliaia di uomini, e nel corso della quale cadde in agguato di Capaci un EA63B-Cobbler; incidente in cui perse la vita il pilota della Navy Robert Dark. Situazione che avrebbe potuto presentare forti analogie – in cui tra l'altro viene "squoccato" il medesimo codice di "emergenza" – con quella del successivo 27 giugno.

E quindi sin dalle prime mosse della nuova istruzione l'attenzione s'è puntata sulla presenza di forze statunitensi, senza particolari sospetti – anche se già v'erano atti che indicavano responsabilità – solo al fine di inquadrare il generale contesto dell'evento. E in tal senso s'è tenuta la collaborazione degli Stati Uniti o almeno è parsa tale senza mostrare impazienze od asti per il numero delle rogatorie e la mole e la qualità dei quesiti, che sovente concernevano notizie di carattere militare e con tutta probabilità classificate. Ma verosimilmente la tolleranza – ovvero un concetto di Stato e di sovranità ben diverso da quello di alcuni Paesi europei, che di fatto si sono inalberati alle semplici richieste, perché stimate frutto di sospetti e di volontà di penetrare negli arcani, specie militari, dello Stato – ed anche la solidità di quella Confederazione, la cui opinione avrebbe sì reagito alla scoperta di una responsabilità dei propri militari, ma non in modo tale da scuoterne le istituzioni, la tenuta, le linee politiche.

2. Le presenze USA.

2.1. La situazione dell'US Navy nel Mediterraneo.

Ci si è preoccupati, perciò, in primo luogo di accertare quali fossero le navi americane – giacchè, al di là della NATO, erano quasi esclusivamente gli Americani a compiere esercitazioni in quelle acque internazionali – presenti nel Mediterraneo, alla fonda o in navigazione. I risultati di questa indagine, compiuta con l'ausilio della Marina Militare, sono stati i seguenti: a Napoli la portaerei Saratoga ancorata nella rada e la Dahlgren ormeggiata al molo Angioino. La Dale, incrociatore, e la D.B. Beary, fregata, nel Mar Egeo dirette ad Atene, Grecia. La Briscoe e la Comte de Grasse, entrambe caccia, in porto ad Atene. La Stump, caccia, la Hewes, la Mc Donnell e la Vreeland, fregate, la Puget Sound, nave appoggio caccia e la Pawcatuck, nave cisterna combustibile a Las Palmas, Spagna. La Guadalcanal, porta elicotteri d'assalto, la Nashville, nave d'attacco anfibio, la Pensacola, nave trasporto da sbarco, la Lamoure County e la Barnstable County, navi da sbarco carri armati a Carboneras, Spagna. La Sylvania e la Rigel, navi rifornimento flotta a Malaga, Spagna. La Santa Barbara, nave trasporto munizioni a Sousse, Tunisia. La MT Baker, nave trasporto munizioni nel Mediterraneo orientale (aveva lasciato Haifa il 26 giugno ed arriverà nella baia di Augusta il 30 successivo), la Caloosahatchee, nave rifornimento combustibile nel mar Egeo (aveva lasciato Atene il 26 giugno ed arriverà a Cagliari il 30 successivo). La Kalamazoo, nave rifornimento flotta a Villefranche, Francia. La Recovery, nave salvataggio a La Spezia. La Neosho, nave cisterna a Kalamata, Grecia. La Gilmore, Orion, navi appoggio sommergibili e Spadefish, sottomarino d'attacco a La Maddalena. Lagon, Seahorse e Greenling, sottomarini d'attacco nel Mediterraneo centrale. La Austin, nave d'attacco anfibio, in rotta verso la Spagna c.a. 38°13'N e 005°17'E, Ovest a 27.19.00Z basato sulle posizioni 27.10.00Z e 28.06.00Z – ma su questa nave come su quelle in siti spagnoli si dovrà tornare per esaminare gli esiti delle indagini su Venezia, da dove essa aveva preso il mare, e di una commissione rogatoria agli spagnoli –.

Questa la situazione della 6^a Flotta, che potrebbe non essere comprensiva di tutte le navi americane presenti nel mar Mediterraneo giacchè la 6^a è ovviamente solo una delle flotte della Marina USA. Si deve però dire che non v'è alcuna risultanza che induca a presumere ulteriori presenze. Tra tutte queste unità le sole che fossero dotate di missili superficie-aria nell'80 erano la Saratoga, la Dahlgren, la Dale, la Briscoe, la Comte de Grasse, la Stump, la Hewes e la Vreeland.

Una verifica dei movimenti di quelle unità di stanza o in rotta verso i porti spagnoli del Mediterraneo, le uniche che avrebbero potuto raggiungere o attraversare il Tirreno nelle ore precedenti il disastro, veniva compiuta inviando commissione rogatoria all'AG spagnola, affinché si accertassero le posizioni di quelle navi che nell'elenco predetto risultavano in porto o dirette verso la Spagna mediterranea.

Questa la tavola inviata dal Ministro delle Forze Armate di Madrid, per la zona marittima del Mediterraneo:

“Scali effettuati dalle navi USA durante i mesi di giugno e luglio 1980

1. Stump	Cartagena – 2/05 giu 80
	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
	Barcellona – 11/15 lug 80
2. Hewes	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
	Valencia – 11/17 lug 80
3. Mc Donnel	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
4. Vreeland	Palma M. – 20 giu/01 lug 80
5. Puget Sound	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
6. Pawcatuck3	Palma M. – 27 giu/01 lug 80
	Palma M. – 02/05 lug 80
7. Guadalcanal	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Palma M. – 01/05 lug 80
8. Nashville	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Valencia – 01/05 lug 80
9. Pensacola	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
10. Lamoure County	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Ibiza – 01/05 lug 80
11. Barnstable County	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Palma M. – 01/05 lug 80
	Palma M. ? 06/13 giu 80
-Annullato	
13. Sylvania	Barcellona – 05/12 giu 80
	Palma M. – 21/24 giu 80
	Carboneras – 25 giu 80
14. Rigel	Barcellona – 05/10 giu 80
	Palma M. – 21/24 giu 80
	Carboneras – 25 giu 80
	Ibiza – 08 lug 80”

Come si vede tutte le navi elencate hanno effettuato scali nei porti segnalati eccetto l'Austin il cui scalo a Palma è stato annullato; quasi tutte si trovavano in acque spagnole o hanno effettuato navigazione nel

Mediterraneo occidentale; la maggior parte sono dislocate a Palma e a Carboneras. Solo, a parte l'Austin, per la Sylvania e la Rigel dopo Carboneras non appaiono rotte o destinazioni.

2.1.1. L'intervista della giornalista Cadringer all'ammiraglio Flatley.

Nel luglio del 90 la giornalista Manuela Cadringer della RAI, a seguito di un articolo apparso su "Il Mattino" in quei giorni, intervista per via telefonica l'ammiraglio James Flatley, comandante della Saratoga.

La prima domanda che viene rivolta all'alto ufficiale concerne i radar della portaerei, cioè cosa videro quella sera sul cielo di Ustica i radar della sua nave. Flatley risponde che la Saratoga era ancorata a Napoli e a bordo erano in corso delle manutenzioni agli impianti radar, specificando alla Cadringer, che ripeteva che comunque un radar è sempre acceso, cioè in funzione, che ad essi non era permesso usare il radar in porto, perchè esso disturbava le altre comunicazioni in città; e aggiungendo alla interlocutrice che affermava di sapere che un radar è sempre in funzione, che ciò era esatto; stavano facendo manutenzione ai radar, ma li tenevano a basso regime di potenza. La giornalista torna alla carica con la sua domanda principale e cioè cosa avessero segnalato i radar al tempo del disastro. Flatley così testualmente: "io in tutta onestà posso dirle che non so quello che abbiamo visto sul radar...gli addetti alla manutenzione hanno notato qualcosa sul radar...un intenso traffico aereo nella parte più bassa – cioè nella parte a Sud – dell'area di Napoli...noi vedemmo un gran numero di aeroplani in aria". Non sa dire se si trattasse di aerei civili o militari, giacchè non lo si può dire se non li si interroga, e il radar non era "sintonizzato". Non hanno visto naturalmente l'aereo precipitare, giacchè, spiega "sullo schermo tutto ciò che voi vedete sono plots... scompaiono se stanno atterrando, scompaiono dietro le montagne o sulle piste di atterraggio, così la traccia viene e va fuori schermo tutto il tempo...".

Non è a conoscenza di operazioni militari, perchè la sua nave era in porto, e per i decolli e gli atterraggi dei suoi aerei ha necessità di trovarsi in mare aperto. L'attività sul radar è durata tre ore circa, dopodichè l'impianto è stato chiuso, perchè era finita l'attività di manutenzione. Comunque nulla di speciale fu notato all'ora dell'incidente. Solo alcuni giorni dopo, quando pervenne sulla nave la notizia di questo incidente attraverso altre linee di comunicazione, furono richiesti, probabilmente attraverso i canali della Marina, o forse l'Ambasciata ai livelli superiori, i nastri radar – l'ammiraglio

li chiama esattamente radar lists, che potrebbero essere le reductions o tabulati – giacchè c’era interesse a vedere qualunque nastro. Essi li presero e li consegnarono ai superiori. Non sa assolutamente chi possa averli in custodia a dieci anni di distanza, nè ricorda quale fosse quel livello superiore cui furono dati in consegna, se l’ammiraglio di stanza a Napoli o l’ammiraglio della 6^a Flotta. Nulla sa, ovvero nulla seppe al tempo, della caduta del MiG libico in Calabria.

2.1.2. La prima testimonianza in USA dell’ammiraglio Flatley.

Queste dichiarazioni determinarono la prima rogatoria internazionale verso gli Stati Uniti, quella del 24 agosto 90 per l’esame dell’ammiraglio Flatley e di tutti coloro che fossero stati a conoscenza di circostanze relative al funzionamento degli apparati radar della Saratoga, la sera del 27 giugno 80, e delle navi di scorta d’appoggio e di “picchetto radar” alla stessa Saratoga, al “cielo” registrato da tali apparecchiature e alle consegne di queste registrazioni. L’esecuzione di queste richieste rogatorie avvenne ai primi del dicembre successivo mediante l’escussione dell’ammiraglio Flatley e dell’ufficiale Tinkham.

Il primo all’inizio dell’atto fa un’affermazione che in seguito cagionerà diverse interpretazioni e polemiche. A dire il vero l’ammiraglio sul suo arrivo al porto di Napoli e la permanenza in esso, così si esprime: “arrivammo al porto di Napoli il 27 e partimmo tardi la stessa notte oppure presto la mattina successiva. Per quanto me ne rammento si trattava di una sosta logistica in preparazione di una esercitazione”; in inglese: “we arrived in the port of Naples on the 27th and we departed late that night or early in the morning. As I best remember, it was a logistic stop in preparation for an exercise”.

In italiano così continua l’ammiraglio “arrivammo in porto quella mattina e caricammo rifornimenti sino a molto tardi quella notte...la portaerei è normalmente l’unità principale di un gruppo di battaglia o di un gruppo di navi. Tuttavia, mentre il gruppo di battaglia si dirige verso il Mediterraneo, di regola le navi si separano per differenti esercitazioni e raramente si riuniscono. Non posso affermare se ci fosse un’altra nave con noi a Napoli quella notte oppure no, non mi ricordo...io posso, dal momento che ci stavamo preparando per una esercitazione, posso assumere che ci siamo avvicinati a qualche altra nave molto rapidamente, cosicché c’erano altre navi nelle vicinanze”. Dichiara poi che essendo la Saratoga in quel

momento impegnata in Medio Oriente nell'operazione "Scudo nel deserto", non ha potuto consultare i suoi registri, ma s'è dovuto limitare ai libri di bordo che tiene con sé.

A proposito dei sistemi radar riferisce che sulla portaerei vi sono radar di ricerca di superficie e radar di ricerca aerea. Tra quelli di ricerca di superficie il principale era l'SPS-10, mentre il primario di ricerca aerea era l'SPS-48. Oltre questi ci sono quelli per il controllo dell'atterraggio degli aerei sul ponte della nave. In tempo di pace e specialmente nel Mediterraneo, mare affollatissimo di imbarcazioni, il più importante è l'SPS-10. Con gli aerei in volo, determinante è l'SPS-48. Il primo ha una portata ovviamente minore "limitata più o meno all'orizzonte, ovvero a 60 o 70 miglia effettive sulla superficie del mare, con raggio operativo di 10-20 miglia. L'SPS-48 ha invece una portata di 150 miglia e in condizioni atmosferiche particolari allorché si ha il fenomeno di propagazione, sino, a sua detta, a 300 miglia. Sulla portaerei ci sono però anche quattro piccoli Awacs che volando sino a 150 miglia dall'unità estendono di altrettanto raggio la portata della visione radar della portaerei. Il radar di ricerca di superficie è sempre in funzione, anche in porto, quello di ricerca aerea invece subisce delle limitazioni; non può essere tenuto in funzione, ad esempio, allorché si procede al carico di munizioni ed esplosivi; vi sono anche limitazioni di tipo "civile" per salvaguardare le linee aeree commerciali, le trasmissioni televisive e radio, che sarebbero disturbate da quelle emissioni.

Quanto al coordinamento con altri sistemi radar basati a terra o su velivoli, il teste esclude di essersi mai collegato, durante tutta la sua carriera con radar di terra; il contrario è invece avvenuto con gli Awacs.

Sulla intervista della Cadringer l'ammiraglio apporta delle correzioni alla prima trascrizione, compiuta ovviamente da persona con scarsa dimestichezza della lingua inglese e di modalità di registrazione. Sulla base della sua lettura e di nuova trascrizione s'è addivenuti a quella che è stata usata per la scrittura della parte relativa alla Cadringer. Puntualizza il teste, le sue risposte alla giornalista sul funzionamento dei radar di bordo specificando quanto dichiarato sui tipi di impianti radar installati sulla Saratoga. Modifica la sua risposta su quanto visto dal personale di manutenzione. Asserisce che questo personale "sono giù alle condutture (tubes inglese) ... possono aver notato qualcosa di guasto sul radar"; diversa la posizione di coloro che controllavano lo schermo (scope in inglese) radar; questi avranno certamente notato molte cose nel porto di Napoli, in superficie. Quanto alle parole sul gran numero di aerei visti, si corregge dichiarando che egli tentava di insegnare qualcosa sui radar alla giornalista e

perciò le disse che in qualsiasi dato momento nel Mediterraneo meridionale ci sarebbero state centinaia di aeroplani in cielo. Esagerò un poco, afferma, e aggiunge che questa massa di aeroplani sarebbe entrata ed uscita dallo schermo radar, specialmente se fosse stato in funzionamento a raggio limitato.

A contestazione che egli rispose, alla precisa domanda “cosa rilevarono”, precisamente “oh, solamente un sacco di traffico aereo verso la parte inferiore dell’area di Napoli”, assume un atteggiamento che anticipa quello di Coe, asserendo “...no, si tratta ... tutto ciò di cui noi parlammo era quello che un radar avrebbe visto se avesse osservato il cielo di Napoli”.

Al di là del cattivo italiano della traduzione, che forse rispecchia un’incertezza nell’inglese, si nota con chiarezza come anche questo teste trasformi delle frasi con il modo indicativo in frasi con il modo condizionale ovvero ipotetiche. Su altri punti, di nuovo a somiglianza di Coe, resta fermo nell’indicativo, ad esempio sulla questione della consegna dei nastri radar. “Chiunque venne a chiederci di esaminare i nostri nastri, venne dopo giorni e io non... non ricordo neppure chi fu, se fu l’Ambasciata o la 6^a Flotta o... comunque li richiesero. Noi controllammo i nostri nastri per trovare qualcosa in risposta, e tutto quello che avevamo era una piccola parte di questa immagine di superficie intorno al porto di Napoli. Non avevamo nulla di traffico aereo”. Specifica in seguito, al riguardo dell’uscita della sua nave quella sera stessa del 27 o il mattino presto del giorno seguente, che la destinazione fu il mar Tirreno settentrionale tra la Sardegna e la Corsica.

A distanza di qualche tempo sarà necessario interrogare nuovamente l’ammiraglio, giacché nascerà questione sui movimenti della Saratoga nella notte tra il 27 e il 28 giugno di quell’anno 80. La testimonianza dell’ammiraglio era stata chiara e precisa, la portaerei era uscita per un’esercitazione tra la Sardegna e la Corsica, ma fonti ufficiali statunitensi negheranno questa uscita. I libri di bordo acquisiti agli atti apparentemente confermano questa versione contraddicendo le dichiarazioni dell’ammiraglio. Ma un esame delle scritture rileva “stranezze” tali da cagionare dubbi sulla loro autenticità. Cosicché si imporrà un nuovo esame dell’alto ufficiale della Marina statunitense.

2.1.3. La testimonianza di Ralph Tinkham, esperto di radar.

A questo punto si deve invece esaminare la testimonianza di Ralph Tinkham, assunto nella medesima commissione del dicembre 90. Costui,

ingegnere supervisore per i radar alla base di progettazione ingegneristica di sistemi di combattimento navali, è stato presentato dalle Autorità americane per deporre sul funzionamento dei radar della Saratoga. Secondo costui su quella unità erano installati un SPS-48, un SPS-43 e un SPS-10; il primo radar di ricerca aerea tridimensionale, il secondo di ricerca aerea bidimensionale a lungo raggio, il terzo di navigazione di ricerca di superficie. Normalmente, continua il teste, il 43 in porto sarebbe spento, perchè altrimenti interferirebbe con le stazioni televisive. Il 48 potrebbe essere acceso o spento, a seconda del tipo di manutenzione in corso. Entrambi comunque non sarebbero al loro normale livello operativo. L'SPS-10 invece sarebbe in funzione, giacchè deve controllare l'area circostante ovvero le navi nelle vicinanze. Questo 10 ha un'emissione di segnale a corto raggio, intorno ad un massimo di 20 miglia di portata. Il 43 e il 48, invece hanno una portata nei confronti dei velivoli di 250 miglia sino a 30000 piedi d'altezza. C'è anche un SPN-10 che è un radar per l'atterraggio, sul ponte della portaerei, dei velivoli; copre solo il settore di poppa della nave.

Non conosce quale fosse la situazione in Italia nell'80 della protezione delle unità in mare mediante radar basati a terra o radar basati su velivoli, ma ammette che in via potenziale una nave poteva essere protetta da quei sistemi radar. Non conosce quale fosse la situazione del porto di Napoli e dichiara che la protezione radar sarebbe entrata in funzione solo se si fosse verificata una situazione di pericolo. Anche sulla capacità di un sistema radar durante le operazioni di manutenzione non può dare risposte precise, giacchè le capacità operative o la non operatività dipendono dalle specie di manutenzione. V'era al tempo anche la possibilità di inviare video-radar da una nave ad altra, ma solo in caso di navigazione.

Nulla sa di sistemi radar impiantati su satelliti. Quanto alla registrazione dei dati radar al tempo del disastro, v'era sulle unità americane la strumentazione idonea, ma la registrazione non avveniva di routine, bensì solo in casi di necessità.

Invero la situazione dei sistemi radar installati a bordo era diversa, per quanto si desume dalla pubblicazione Jane's, da quella descritta dall'ammiraglio Flatley e dall'ufficiale Tinkham. Sulla Saratoga non c'era l'SPS-48 quanto meno nel giugno 80. L'installazione di questo radar era prevista nel programma di modernizzazione Slep cioè nel Service Life Extensive Programme, che per la Saratoga sarebbe dovuto iniziare nell'autunno 80 e durare 30 mesi. Quella portaerei al tempo del disastro di Ustica era dotata degli SPS 58, 43, 30 e 10, tutti visibili e ben riconoscibili in qualsiasi immagine fotografica dell'unità. Secondo il suddetto Jane's in queste sigle la prima S sta per apparecchiature installate su unità di

superficie, la P sta per elettromagnetico e l'altra S sta per ricerca.

2.1.4. Le indagini sulla presenza della Saratoga nel porto di Napoli. I registri della Capitaneria di porto di Napoli.

E' ora opportuno continuare nella elencazione delle indagini compiute sulla presenza della Saratoga a Napoli, e su quelle dei suoi arrivi e partenze in quel periodo. Queste indagini hanno preso le mosse dalle dichiarazioni del suo comandante, secondo cui l'unità sarebbe arrivata a Napoli quel 27 giugno e ne sarebbe partita la sera stessa o l'indomani, 28 giugno, per l'esercitazione già specificata, e si sono perciò dirette sui registri di quel porto e i documenti di bordo della nave.

A seguito di richiesta di questo Ufficio la Capitaneria di porto riferiva che la Saratoga era giunta in rada il 23 giugno 80, si era ormeggiata alla fonda sul punto X2-197 faro del molo S. Vincenzo ed era ripartita il 25 luglio 80. A seguito di nuova richiesta, determinata da notizie di stampa secondo cui nella settimana precedente l'evento era stato attraccato nel porto di Napoli il sommergibile nucleare Spadefish, sempre della Marina degli Stati Uniti – si tratta di quel sommergibile che appare a La Maddalena il 27 giugno 80, secondo l'elenco delle unità della 6ª Flotta nel Mediterraneo fornito dalla Marina Militare – emergeva da notizie fornite dal Dipartimento in Capo della Marina Militare di Napoli che la portaerei in questione era giunta a Napoli il 23 giugno 80, era rimasta ormeggiata alla fonda in rada sul punto X2-197 faro del molo S. Vincenzo, sino a che non ne era ripartita il 7 luglio 80.

Ordinata l'esibizione dei registri di entrata e di uscita delle navi in e dal porto e della documentazione connessa, presso la Capitaneria di porto, s'acquisiva il cd. brogliaccio della Capitaneria. Dall'esame di questi documenti emerge una serie di circostanze difficilmente spiegabili a meno di non ricorrere a una sciattezza ai limiti dell'illecito nei compilatori di quel brogliaccio.

La Saratoga nella versione precedente all'annotazione che si vedrà, apposta a undici anni di distanza, risulta prevista in arrivo alle ore 06.30 del 23 giugno 80, seguita a 15 minuti di distanza dalla Dahlgren. Risulta nuovamente in arrivo, senza essere mai partita, il 18 luglio 80, ora prevista le 09.00 del mattino, ora effettiva d'ormeggio 09.30, insieme alla Stump. Risulta poi in partenza il 25 luglio 80 alle ore 07.00, seguita a breve distanza dalla Dale e dalla Stump.

Sul foglio relativo alle partenze del 1° luglio 80, martedì – questa è l’aggiunta cui s’accennava – sotto una annotazione “S.O.” nella finca dell’ora prevista di partenza, e quindi “Saratoga USN mare” cassata e in uno spazio lasciato in bianco tra questa annotazione e notizie relative ai rimorchiatori altra annotazione ad inchiostro rosso “la partenza dell’unità fu rinviata al 7.07.80. Notizia fornita il 27.07.91 dal comandante Perillo di Maridipart Napoli e in pari data annotata sul registro” con firma illeggibile. Sul foglio delle partenze del 7 luglio 80 lunedì in uno spazio lasciato in bianco tra la penultima annotazione relativa alla nave “Marseille” partita alle 23.50 e l’ultima relativa alla Dahlgren, che era entrata con la Saratoga, partita alle 08.30 del mattino, la seguente annotazione con grafia apparentemente identica a quella del 1° luglio 80 “S.O. PA W Saratoga USN – mare (notizia fornita dal c/te Perillo di Maridipart Napoli in data 27.07.91 ed in pari data annotata sul registro)” cui segue la solita firma illeggibile.

Data *Messico 1/ luglio 1950*

A R R I V I									
Ora prevista arrivo	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Lunghezza in metri	Stazza lorda	Provenienza e posto di ormeggio	Ora fine manovra ormeggio	PILOTA	Pescaggio	RIMORCHIATORI
07.00	ITA	W CARBUCCI	136	6100	Palmira	06.00	Impun		REARANTE
07.00	ITA	W BOCCACCIO	136	6100	Cagliari	09.15	Scuro		19.00
07.30	ITA	W ILLURIA	110	3871	Palmira	08.30	Scuro		18.00
07.30	ITA	W GNERENTI	111	1133	Impun	08.40	Scuro		18.00
07.30	ITA	W ST. ADRIATICO	110	6100	Impun	20.15.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W OKATSKOE	110		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W GENUA	110		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W BETT	110		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W TIBULLIO	90	1500	Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W CAP. D. R. A.	110		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W VETOR II	55		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W CLARA EXPRESS	110		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W GENUA	110		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W ST. LOUIS	210		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W FILIPPESTI	130		Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W CAP. EST	100	2489	Impun	21.00	Scuro		18.00
07.30	ITA	W D. H. A. P. E.	116		Impun	21.00	Scuro		18.00

CERINO 04.08.66

Rimorchiatori di guardia

Victorio S. Gennaro Alimuro
Hercilio Vito S. Gennaro

PARTENZE

Ora prevista partenza	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Lunghezza in metri	Stazza lorda	Posto di ormeggio e destinazione	Ora fine manovra disormeggio	PILOTA	Pescaggio	RIMORCHIATORI
2130	WH	W. Boccaccio	136	660	11 Pelmar	2140	Alimuro	19	Victorio
1800	WH	W. SYRUF	110	444	12 Pelmar	2015	Gennaro		Gennaro Cammello
1830	WH	W. CARLUCCI	136	660	5 Capria	1845	Alimuro	18	Alimuro
1800	WH	W. ILLIRIA	110	281	6 Pelmar	1815	Alimuro	18	Alimuro
1800	WH	W. EXP. FREESON	140	1102	52 Pelmar	1840	Alimuro		Alimuro, Vito S. Gennaro, Cammello, Vito S. Gennaro
1800	WH	W. RETHOUSSA	131	1108	50	1840	Alimuro		Alimuro, Vito S. Gennaro
1800	WH	W. BARKER	61		11				
0809		LIL. VALEIO	90	60					
1007		COPO EXL	100	244	68				
1007	BE	ER. LIMBURG	125	4029	69	2000	Alimuro		Alimuro, Vito S. Gennaro, Cammello
1000	BE	GEORGE B. SPIRIS	131	1102	52	1840	Alimuro		Alimuro, Vito S. Gennaro, Cammello
1000	BE	SOBROS LIFTER	60	1610	69	1330	Alimuro		Alimuro, Vito S. Gennaro, Cammello
1000	BE	LIL. VALEIO	90	1139	60	0130	Alimuro	11	
PM		GENOVA			20	2000			
1800	WH	W. VETON II	55		8	2015			
2240	WH	W. PETROHA II	170	1189	66	2400	Alimuro		Alimuro, Vito S. Gennaro
S.O. PA		SARATON		USN	J. Hume				
La partenza dell'unità fu rinviata al 7-7-1980. Nota giunta il 27-7-91 del Ciba rivela di rinvio per nota ed in più data annotata sul registro - fin									
000		001							
che Maradonna rientra alle ore 0200									
Ricevuto Vito S. Gennaro - Alimuro - Alimuro al 69 ore 1470 -									

Data

Sant'Elia 8/8/80

60

ARRIVI

Ora prevista arrivo	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Lunghezza in metri	Stazza lorda	Provenienza e posto di ormeggio	Ora fine manovra ormeggio	PILOTA	Pescaggio	RIMORCHIATORI
0600	CH	W BOCCACCIO	132	6100	Peluso 11	0600	Mazzari 19		Guar.
0600	CH	W BAZZIERA	110	4444	Peluso 12				
0600	CH	W Z. BARCELONA	120	5324	Harfe 8	1500			
0600	CH	W Z. MARSEILLE	120	11381	Peluso 8/1	1800	Scaro 18		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W O. KLAN	210	1124	Peluso 8/1	2100			
0600	CH	W MISTRAL TEND	61	818	Lele 8	080450			
0600	CH	W LEIDNIZ	1139		Zetina 8	0830	La P		
0600	CH	W ROSARIO			La P				
0600	CH	W ALLEGRA F	221	31618	La P	0830	Mazzari 25		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W CORR. P. VERI	61	818	Vidua 8	0800	Mazzari		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W CHEUTRANS (DELL)	8091		La P	1115			
0600	CH	W IBN KORO	72	1114	La P				
0600	CH	W GEORGIO XILAS	180	1860	La P	1800	Mazzari		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W GILBERT			La P	0001			
0600	CH	W SALTERUM	102	2834	La P	0630			
0600	CH	W VETRA II	15	499	La P	0630			
0600	CH	W EIDNIZ	1139		La P	1500	Scaro 18		
0600	CH	W BLUE NILE	131		La P	25			
0600	CH	W OSTALIERA	120		La P	0600	Scaro 18		
0600	CH	W DRIP ROVENTA	132		La P	0600	Scaro 33		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W ELTON	110	9111	La P	3200	Scaro 16		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W JAS. EXPRESS	101		La P	0600			
0600	CH	W IVU	93		La P	0600			
0600	CH	W CITTA DI NUORO	126		La P	1311	Mazzari 16		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W PAULWE	210		La P	1405	Scaro 16		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W NORTH EMPEROR	25837		La P	0730	Scaro 35		Guaracino Victorio Landi
0600	CH	W QUAD. J.			La P	0630			
0600	CH	W AP SHEPON	150		La P	1100	Scaro 19		Guaracino Victorio Landi

Rimorchiatori di guardia

Abbraccio Vivaro S. Genesio

P A R T E N Z E									
Ora prevista partenza	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Lunghezza in metri	Stazza lorda	Posto di ormeggio e destinazione	Ora fine manovra disormeggio	PILOTA	Pescaggio	RIMORCHIATORI
2130	UK	W BOCCACCIO	135	6100	11-Palermo	2145	SCARO	18	Vivaro
2130	UK	W BONAARD	12	1116					
2130	UK	W OSTERBACH	90	551					
2130	UK	W CONC. J. RUDOS	115	1833	2112-Livorno	2120	SCARO	22	Vivaro - S. Genesio
2130	UK	W STOVSON	85	1834	118-	1605	SCARO		
2130	UK	W ROSANDRA	110	5011	1800-Vivaro	2322	SCARO	19	Vivaro - S. Genesio
2130	UK	W JAS. EXPRESS	161	1122	52-Livorno	1600	SCARO		
2130	UK	W SARMA SEC.	70	100	119-	1600	SCARO		
2130	UK	W BLUEWILL	131	4110	25-Vivaro				
2130	UK	W DELIPRAS BUNATA	93	1111	68-5	0300	SCARO	11	
2130	UK	W GILBERT	10	1170	8-Palermo	0300			
2130	UK	W IVON	93	1111	1110	0300	SCARO	11	Vivaro
2130	UK	W VETOR II	11	1179	2-Palermo	1400	SCARO		
2130	UK	W WANDA J	1111	1179	26-Palermo	1630			
2130	UK	W ASFALTIERA	90	551	52-	2030	SCARO		
2130	UK	W CORR. P. NEAL	69	9110	60-9	1835	SCARO		
2130	UK	W ACIPGAS IV	80	1511	51-mora	1810			
2130	UK	W LHM MARSHALL	110	1111	5112-	2352	SCARO	22	Vivaro - S. Genesio
S.O. PA	W	SARATOGA	USN		S. Mau				
(Notizia fornita dal C/G. PERILLO di MACISPIRE NAPOLI in data 27.7.1991 ed in più data annotata nel registro). Rm.									
	W	Alimuri	PER	Baynoli	24.00				
2300	UK	W DANISREN	1111	8	1111	2300	SCARO		Vivaro
(Oggi est in funzione la zattera Pucco del 5/1/2)									

Anche ad ammettere solo una serie di errori e di sciatterie, non si

comprende per quali ragioni la partenza della Dahlgren sia stata annotata in fondo alla pagina pur essendo avvenuta di prima mattina, e lasciando dieci righe in bianco, nè si comprende perchè non sia stata riportata anche la partenza della compagna, cioè della Saratoga, con cui era pure entrata in porto. A meno che non s'ammetta che la partenza o le uscite della Saratoga, essendo ancorata in rada e non avendo bisogno di rimorchiatori, potessero non essere "percepiti" dalle autorità portuali. Di talché solo dalla memoria della documentazione militare, cui le unità da guerra statunitensi notificavano le partenze, si son potuti ricostruire i movimenti di quella portaerei. E in effetti da questa documentazione emerge quanto segue. Da una nota del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo del Basso Tirreno ovvero Maridipart Napoli, datata 02.06.80, per la Prefettura di Napoli ed altri indirizzi, risulta che la Saratoga effettuerà visita operativa a Napoli dal 1° all'11 giugno e dal 23 giugno al 1° luglio 80. Dal prospetto delle presenze in porto della portaerei appare, nel mese di giugno, ormeggiata al posto X2 dal 1° all'11 giugno e quindi dal 23 giugno al 30 dello stesso mese; nella finca delle note "1° luglio" corretto in "7 luglio". Dal prospetto relativo al mese di luglio appare, sempre ormeggiata al posto X2 dal 1° al 7 luglio e quindi dal 18 al 25 stesso mese. Da un telex del 27 giugno 80 dal SOPA, ovvero dal Senior Officer Present in Area, a Maridipart, messaggio non classificato e con oggetto "gun salutes", si apprende di una richiesta per la Saratoga di sparare 21 colpi di cannone il 4 luglio per la celebrazione della festa nazionale, e che quindi quella nave non partirà più il primo, ma quanto meno resterà fino alla festa dell'Indipendenza. Il messaggio sembra essere stato ricevuto alle 22.30.

Ascoltati i responsabili della Capitaneria e di Maridipart, così hanno risposto. Scarpati, capo della Sezione Tecnica della Capitaneria, dichiara che la nota del 2 luglio 91, quella secondo cui la Saratoga era entrata il 23 giugno ed uscita il 7 luglio 80, era stata redatta sulla base della consultazione di un brogliaccio. La Capitaneria di porto non ha la possibilità di seguire i movimenti delle navi in rada, che peraltro non pagano alcun diritto, siano essi mercantili o militari, giacchè non fruiscono di servizi del porto. Porto che non ha più una stazione segnali, esistita fino al 70 a Forte Ovo e gestita dalla Marina Militare. Le annotazioni a penna biro rossa sui movimenti della Saratoga erano state redatte dopo che alcuni giornalisti avevano chiesto notizie alla Capitaneria sulla presenza di quella portaerei a Napoli nel periodo del disastro di Ustica. E furono compilate sulla base dei dati forniti dal capitano Perillo di Maridipart (v. esame Scarpati Ubaldo, GI 13.12.92).

Costui, all'epoca capo dell'Ufficio Operazioni del Dipartimento,

conferma le dichiarazioni di Scarpati, specificando di aver tratto i dati forniti alla Capitaneria dalla messaggistica relativa alle comunicazioni di arrivi e partenze di unità militari. Aggiunge che neanche il Dipartimento è in grado di controllare i movimenti delle navi in rada, non avendo punti di osservazione, cosicché è possibile per una nave alla fonda allontanarsi per un arco di tempo notturno, ed anche diurno, senza che i suoi movimenti siano avvistati. Conferma che la Saratoga avrebbe dovuto inizialmente fermarsi, a seguito dell'ingresso in porto del 23 giugno, sino al 1° luglio, ma che con messaggio di SOPA di Bagnoli del 27 giugno, la permanenza fu prorogata giacché vi si chiede l'autorizzazione alle salve di saluto per la festa dell'Indipendenza. Specifica che il messaggio in partenza alle 18.15 fu da loro ricevuto alle 22.30. In effetti sul gruppo data orario del modulo si legge P 27 16 13Z Jun 80, che potrebbe corrispondere alle 18.15 in ora locale. Non si capisce però come debba intercorrere tanto tempo dalla trasmissione alla ricezione, nè si capisce perchè l'ora della trasmissione sia in zulu mentre quella della ricezione sia in bravo. Specifica altresì che l'autorizzazione ai "gun salutes" fu concessa il 30 successivo cioè il giorno stesso in cui arrivò dal SOPA altro messaggio con il quale si precisava che la partenza della Saratoga sarebbe avvenuta il 7 luglio immediatamente successivo. Specifica infine che il sistema di rilevazione da Castel dell'Ovo per le unità militari in arrivo e in partenza ha funzionato sino al 75, e che oggi non esiste alcun sistema radar che controlli i movimenti delle navi in rada (v. esame Perillo Francesco, GI 13.11.92).

Cerino della Capitaneria precisa che le navi militari non comunicano con la Capitaneria di porto, hanno dei posti prestabiliti in rada ed il programma per le assegnazioni di questi posti è fissato da Maridipart. Conferma che la Capitaneria di porto non ha alcun punto di osservazione sulla rada e che gli allontanamenti dalla rada non sono comunicati alla Capitaneria. Con memoria scritta allegata al verbale aggiunge che presso ogni ufficio di porto è tenuto un registro conforme a modello approvato dal Ministero della Marina Mercantile, nel quale sono annotati i dati relativi alla partenza e all'arrivo delle navi commerciali e da pesca. Le navi militari non devono essere iscritte nel detto registro. Premesso che a Napoli esiste un ente, l'Alto Comando Militare Marittimo che sovrintende a tutta la disciplina concernente l'organizzazione delle navi militari, la Capitaneria per fini pratici tiene un cd. brogliaccio di lavoro che ha valore puramente fattuale. In tale brogliaccio si annotano prevalentemente tutte quelle informazioni che pervengono e possono interessare il traffico mercantile e le problematiche connesse (previsioni di arrivi e partenze, posti di ormeggio assegnati, piloti, rimorchiatori utilizzati, scioperi in porto, gru inefficienti, banchine ai lavori,

ecc.) a futura memoria.

Per quanto concerne le navi militari, quando sono destinate ad entrare in porto, trovano anch'esse collocazione in detto brogliaccio solo per la parte che ha collegamento per gli aspetti gestionali mercantili, come il posto di ormeggio, assegnato in porto, e l'utilizzazione di servizi portuali (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, ecc.). In linea di massima la procedura che si seguiva, e tuttora si segue, all'arrivo di una nave militare americana è la seguente. Per le navi destinate in banchina, cioè ad occupare un posto di ormeggio all'interno del porto, era presentata una richiesta formale del NSA, nella quale si indicava l'ormeggio preferito, il numero dei rimorchiatori richiesti in assistenza alla manovra, eventualmente il pilota, gli ormeggiatori. Per le navi destinate a restare in porto non veniva formalizzata alcuna richiesta, ma perveniva alla Capitaneria, per conoscenza, una semplice informativa tramite Maridipart di Napoli a mezzo messaggio diretto a più enti. Tale messaggio, in linea di massima, era portato all'attenzione del capo della Sezione Tecnica e quindi dell'impiegato addetto agli accosti per pura cognizione e annotazione sul brogliaccio. La notizia, non comportando alcuna incombenza, rivestiva, asserisce sempre Cerino, carattere puramente informativo.

L'annotazione in rosso sul brogliaccio era stata fatta a seguito di un servizio giornalistico apparso su un quotidiano ed era stata compilata sulla base di notizie richieste a Maridipart di Napoli. Secondo questo ente la Saratoga era in quel periodo di tempo arrivata a Napoli il 28.05.80 e partita l'11.06.80; arrivata il 23.06.80 e partita il 7.07.80, arrivata il 18.07.80 e partita il 25.07.80. Ciò accertato ed in considerazione del fatto che il brogliaccio era ancora agli atti della Capitaneria, s'era ritenuto di annotare, anche se a distanza di undici anni, quelle risultanze. La persona che aveva firmato le annotazioni era il tenente di vascello Vezzi Raffaele, in servizio presso la Sezione Tecnica della Capitaneria (v. esame Cerino Francesco, GI 13.11.92).

Escusso Vezzi riconosce come di suo pugno la grafia delle annotazioni ed ammette che furono redatte a seguito di richieste di notizie da parte di giornalisti e di informazioni di Maridipart di Napoli (v. esame Vezzi Raffaele, GI 13.11.92).

2.1.5. Lo Ship's Deck Log ovvero il libro di bordo della Saratoga.

La lettura del libro di bordo della Saratoga, o Ship's Deck Log – nella parte relativa al mese di giugno 80, acquisito in microfiches presso la RAI, che a sua volta ne era venuta in possesso tramite la collegata Corporation di New York, dalle autorità americane per mezzo del Freedom of Information Act – che consente ai privati di richiedere ed ottenere, a determinate condizioni, atti dell'Amministrazione e nella parte relativa anche al mese di luglio, depositato dalla parte civile Bonfietti ed altri, consentiva di accertare che l'unità era arrivata a Napoli il 23 giugno 80 ad ore 23.39 e ne era ripartita il 7 luglio successivo ad ore 09.00. In totale contrasto con le dichiarazioni del suo comandante e in parziale contrasto, sulla data di partenza, con le risultanze di Maridipart e della Capitaneria di porto.

20878

OPNAV 3100/99 (REV. 2-76) FRONT
S/N 0107-LF-031-0495

SHIP'S DECK LOG SHEET

IF CLASSIFIED, STAMP
SECURITY MARKING HERE

SHIP TYPE CV		HULL NUMBER 060		YEAR 80	MONTH 6	DAY 23	ZONE E	TIME 23
PASSAGE FROM INDIAN SEAS		TO NAPLES, ITALY		CLASS K		MANUAL		

POSITION 0800	ZONE BY	TIME BY	POSITION 1200	ZONE BY	TIME BY	POSITION 2000	ZONE BY	TIME BY
------------------	------------	------------	------------------	------------	------------	------------------	------------	------------

LEGEND: 1-CELESTIAL
2-ELECTRONIC
3-VISUAL
4-D.R.

TIME	ORDER	CSE	SPD	DEPTH	RECORD OF ALL EVENTS OF THE DAY
2339					0000-0400 OOD LCDR PEARSON QMON QM3 ROSE THE SHIP IS PRESENTLY ENROUTE TO NAPLES ITALY STEAMING IN COMPANY WITH USS DAHLGREN (DDG-13). SOPA AND OTC IS CTF 60. EMBARKED IN USS SARATOGA (CV-60). ENGINEERING STATUS INCLU- DES ONE BRAVO (1B) TWO ALPHA (2A) THREE ALPHA (3A) FOUR ALPHA (4A) FIVE (5) SIX (6) SEVEN (7) EIGHT (8) NINE (9) TEN (10) ELEVEN (11) TWELVE (12) THIRTEEN (13) FOURTEEN (14) FIFTEEN (15) SIXTEEN (16) SEVENTEEN (17) EIGHTEEN (18) NINETEEN (19) TWENTY (20) TWENTY-ONE (21) TWENTY-TWO (22) TWENTY-THREE (23) TWENTY-FOUR (24) TWENTY-FIVE (25) TWENTY-SIX (26) TWENTY-SEVEN (27) TWENTY-EIGHT (28) TWENTY-NINE (29) THIRTY (30)
2356					THE SHIP IS DARKENED WITH THE EXCEP- TION OF NAUTICAL LIGHTS.
2357	CIS		13	58 RPM	NORMAL NAUTICAL LIGHTS ARE SET
0003	STEADY Q90			CK 092 PSTG	
0006	11514	015		CK 092 PSTG	
0006	CIS		13+	60 RPM	
0005					SET HERO EMCON CONDITION I
0012					BRIDGE LOST STEERING CONTR
					AFTER STEERING HAS STEERING CONTROL STEER BY POINTER.
0038	CIG		14	63 RPM	SECURE STEERING CASUALTY DRILL.
0005					LA BOILER ON THE LINE SECURE I.B. BOILER.
0014					SECURE FIRES IN I.B. BOILER.
0033					SET HERO EMCON CONDITION II
0054					SECURE FROM FLIGHT QUARTERS SET THE AIRCRAFT INTEGRITY WATCH.
0029					ENS ELEINS HAS THE CONN.
					(J.A. PEARSON) LCDR USN
0345					0400-0800 OOD LTJG KURUSKI QMON QM3 ERPENDER UNDERWAY AS BEFORE
0400	11014	014		60 RPM	
0402	CIS			60 RPM	
0407	46	150		60 RPM	
0410	CIS			60 RPM	
0413	11014	014		60 RPM	
0416	CIS		17	60 RPM	
0417					SLIGHTLY REDUCED SPEED. UNDERWAY AS BEFORE.
0417	11014	014		60 RPM	

REPORT OPNAV 3100-10

IF CLASSIFIED, STAMP
SECURITY MARKING HERE

IF CLASSIFIED, STAMP
SECURITY MARKING HERE

20936

OPNAV 3100/99 (REV. 2-76) FRONT
S/N 0107-LF-031-0495

SHIP'S DECK LOG SHEET

CLASSIFIED STAMP
SECURITY MARKING HERE

SHIP TYPE D A		HULL NUMBER 060		YEAR 80		MONTH 06		DAY 27		USS <u>SARATOGA (CV-60)</u>		CLASS CV-60	
AT <u>ANCHORAGE</u>										CLASS CV-60			
AT <u>ANCHORAGE</u>										CLASS CV-60			

POSITION 0800 L BY A BY	POSITION 1200 L BY A BY	POSITION 2000 L BY A BY	LEGEND 1. CELESTIAL 2. ELECTRONIC 3. VISUAL 4. D.R.
----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	---

TIME	ORDER	CSE	SPD	DEPTH	RECORD OF ALL EVENTS OF THE DAY
0800					COCKLE'S SHEETWORK COMING ON LUNARLIGHT
					"ANCHORED AS BEFORE"
					"HOLLAND"
					T.L. SUREWIND
					ENL. USN
					0800-1200 (CONT.)
0845					CDR (CDR) PEARSON DUTY; COMNAV FAVORITE
					ANCHORED AS BEFORE
0845					997 RPM, SET MANEUVERING COMBINATION
					LT WARREN HAS THE CONN
0900	0130/R				ANCHOR AWEIGH, THE SHIP IS UNDERWAY IN
					ACCORDANCE WITH COMSOUTHFLT QUARTERLY EMPLOYMENT
					SCHEDULE
					SECRET REPORT, FWD 035' AFT 40', MEAN 35.5'
					DISPLACEMENT 83,300, LIST 1/2 STD, TRIM 3/4
0905	0130/R				76 RPM
	0618S				
0909	0619D				
	0140/R				
0910	06				205 106 RPM
	0619D				CK 86 ESTG
0912	06				21K 95 RPM
0915	0618S				SIMULATE DEGAUSSING TURNER ON
0919	0619E				ENTERING SWEET CHANNEL POINT ALPHA
0920	06				17K 76 RPM
0921	0618S				
0922	0619D				CK 84 ESTG
0923	0619D				ENTERING SWEET CHANNEL, POINT XRAY, SENSING DEGAUSSING
	0621				
0931	0619D				SHIFT YOUR FODDER
	0620S				
0934					SET HEAD ELEVATION CONDITION I
0935					MAGAZINE TEMPERATURE REPORT, MAX 20"
					MAGAZINE 67000, MIN 48 MAG. 110
					LAUNCHER 04
0940					SECURE SEP AND ANCHOR DETAIL
0941					LT WARREN HAS THE CONN
					0900-1200 (CONT.)

0900-1200 (CONT.)

REPORT OPNAV 3100-10

La visione delle annotazioni, poi, poneva immediatamente in risalto l'eccezionalità delle scritture relative ai turni dalle 08.00-12.00 del 27 giugno 80 alle 00.00-04.00 del 28 seguente; tutte apparivano compilate da una stessa mano, nonostante si fossero alternati, in quei cinque turni, cinque diversi ufficiali e tre sottufficiali. Sull'argomento parti civili Bonfietti ed altri depositavano una memoria in cui si riferivano considerazioni sulla procedura standard di compilazione, sulla casistica di reiterazioni consecutive di scritture, sulla riconoscibilità delle grafie dei quartiermasti di turno, sulla modulistica usata. In effetti, vi si afferma, secondo la procedura standard il sottufficiale di turno registra gli eventi a mano a mano che essi accadono. In caso di evento non inserito in ordine cronologico, si appone la dicitura "late entry". Ad ogni fine turno, l'ufficiale (per ogni turno di guardia, o watch, sono presenti due militari, un ufficiale, e un sottufficiale o non-commissioned officer - nde), rilegge e corregge eventuali errori, siglandoli

sul margine destro. Alla fine delle scritture sottoscrive il turno di guardia, scrivendo anche a stampatello sotto la firma il proprio cognome e grado. Il caso di cinque turni consecutivi scritti con la stessa grafia è unico nel bimestre giugno-luglio 80, anche se vi sono casi di più turni redatti dalla stessa mano. Il confronto sul bimestre consente di riconoscere la grafia dei diversi ufficiali e quella dei cinque turni in questione – che dovrebbero essere stati eseguiti da Fisher, Rose e Good – può essere attribuita al quartiermastro Rose, essendo quelle di Fisher e Good completamente diverse. I fogli, o sheets, usati nei giorni in questione, ovvero il 27 e il 28 giugno dell'80 appartengono a moduli diversi: i primi quattro turni del 27 giugno – dalle 00.00 alle 16.00 – sono compilati su moduli Opanav; i successivi due turni – dalle 16.00 alle 24.00 – sono compilati su moduli Navpers; quindi dal primo turno del 28 giugno riprendono le registrazioni su moduli Opanav.

Queste considerazioni comunicate alla rete televisiva americana CBS e da essa diffuse provocavano la reazione del Pentagono, il cui portavoce Pete Williams così testualmente, secondo la traduzione del consulente di parte: “uno dei problemi è che le annotazioni sul diario di bordo della Saratoga, relative a 20 ore e riguardanti la notte di caduta dell'aereo, quattro sottufficiali (non-commissioned officers) hanno firmato i turni di guardia della Saratoga per cinque differenti turni, ma che la grafia per ogni rapporto è la stessa. E ciò è stato messo in dubbio da qualche osservatore italiano.

Questa è, infatti, la pratica standard della Marina. Quando si hanno sottufficiali (non-commissioned officers) che fanno funzioni di ufficiali di plancia, questi scrivono una specie di brutta copia del diario di bordo. E poi periodicamente – una volta al mese? – il quartiermastro ricopia il diario a fini di leggibilità; se ci sono annotazioni che l'ufficiale di plancia ha cancellato con una sbarra oppure ha fatto delle “carote” inserite nel testo, e così via, “Il quartiermastro allora ricopia il diario in modo che divenga leggibile. Ma poi egli ritorna dall'ufficiale che era in servizio per quel determinato turno, e l'ufficiale firma. Così se guardi il diario, vedi la scrittura uniforme del quartiermastro per tutte le annotazioni – cioè alla tal ora sono successi i tali eventi. E alla fine di quel turno, vedrai con una grafia diversa la firma dell'ufficiale di turno sulla plancia. Poi torna la scrittura del quartiermastro e il successivo ufficiale di turno firma. Quindi ciò non dovrebbe sorprendere nessuno. Questa è la prassi standard della Marina”.

Un'ulteriore lettura dei fogli dello Ship's Deck Log ha consentito di accertare che essi non hanno alcuna numerazione progressiva, che sono contraddistinti da una sigla in alto a sinistra, con la dicitura “front” ovvero davanti o “back” ovvero dietro; che nel mese di giugno sono usati moduli

Opnav e Navpers; mentre nel mese di luglio sono stati usati soltanto moduli Opnav; che i fogli con la sigla Navpers sono stati compilati per i giorni: 1° giugno – dalle ore 16.00 alle 24.00 –; 2 giugno – dalle ore 00.00 alle ore 16.00 –; 6 giugno – dalle ore 00.00 alle ore 16.00 –; 8 giugno – dalle ore 20.00 alle 24.00 –; 27 giugno – dalle ore 16.00 alle 24.00 –; 28 giugno – dalle ore 16.00 alle 24.00 –; 30 giugno – dalle ore 00.00 alle 16.00 –; che i fogli con la sigla Opnav dal 1° all'8 giugno sono stati trascritti con turnazione progressiva soltanto nella parte “Front”.

S'accertava altresì che nella grafia dei cinque turni di seguito (il 3°, il 4°, il 5° e il 6° del 27 giugno e il 1° del 28 seguente) e quella delle prime tre righe del turno 12.00-16.00 del 30 giugno appare una “Y” scritta con caratteristiche particolari, che non risulta in nessun'altra scrittura del bimestre; che nel turno 00.00-04.00 del 27 giugno risulta registrato in servizio quale ufficiale Norris, mentre colui che firma la fine del turno è Schaefer; che nel foglio del 27 giugno ai turni 16.00-24.00 al posto di scrivere ancoraggio viene iscritta la città e viceversa.

Emergevano anche difformità di scritture in diverse firme di ufficiali sia in pagine di giorni diversi dal 27 e 28 giugno, che in questi due giorni; in particolare quelle di Austell L.T., Moore M.N., Niebler G.H., Reece T.O. nella prima categoria; quella di Hildebrand che non appare nemmeno un falso imitativo di buona fattura, quella di Mjers (sic!) che altrove è Meyers e Myers, quella di Palmatier.

2.1.6. La perizia grafica dell'Ufficio e le considerazioni della parte civile.

Tali considerazioni inducevano ad una perizia grafica, nella quale al collegio veniva richiesto, pur nella consapevolezza delle difficoltà dovute al fatto che si disponeva solo di copia degli scritti provenienti da sviluppo di microfiches: se e quali uguaglianze di grafia nella stesura dei giorni 27 e 28 giugno 80 trovassero riscontro nei restanti fogli dell'anno 80, – nel frattempo acquisiti sino al mese di novembre 80 – ; se e quali firme degli ufficiali addetti ai turni dei giorni sopraspecificati fossero scritte dalla stessa mano degli apparenti firmatari nei restanti fogli; se e quali anomalie si rilevassero nei fogli 27 e 28 giugno; in caso di rilevazione di anomalie e peculiarità, se e in quale misura si rilevassero anche nei fogli di comparazione.

I periti così risponderanno: “...la scarsa leggibilità o la illeggibilità nei

fogli non ha impedito il raggiungimento di conclusioni certe e complete... .

1. Il cambiamento di intestazione tipografico, che si rileva all'interno dei giorni 27/6 e 28/6, si ripete frequentemente in altri fogli dello stesso registro, sia nello stesso senso (Opnav+Navpers) che nel senso inverso (Navpers+Opnav).

2. La peculiarità rilevata nei giorni 27/6 e 28/6, per cui cinque turni (quattro per il 27 e uno per il 28) sono scritti da una stessa mano, si ripete spesso, in misura anche più ampia, negli altri fogli del registro di bordo.

3. Il fatto che nei fogli in verifica la grafia sia uguale nonostante i sottufficiali siano diversi corrisponde ad una prassi largamente diffusa nei fogli degli altri giorni, per cui è chiaro che non esiste alcun rapporto automatico tra la persona del sottufficiale addetto e quella che scrive il rapporto.

4. La presenza di un foglio in bianco al termine del 27/6 e del 28/6 trova riscontro nella presenza frequentissima di altri fogli in bianco accodati all'ultimo foglio scritto anche negli altri giorni.

5. Le anomalie riscontrate su alcune firme dei fogli in verifica (diverse da altre firme omonime apposte sui fogli di comparazione) si ripetono per altre firme, tutte apposte sui fogli di comparazione e tuttavia provenienti da mani diverse, nonostante la unicità dell'apparente firmatario.

6. L'anomalia, presente nel foglio del 27/6, per cui alle ore 00.04 è indicato come ufficiale di turno Norris, mentre poi il rapporto dello stesso turno è firmato da Schaefer, è presente anche nei fogli di comparazione.

7. Nei fogli di comparazione esistono anomalie, frequenti e varie, sopra esemplificate.

8. Riassumendo, i fogli in verifica 27/6+28/6 presentano le anomalie sopra indicate, le quali tuttavia non costituiscono un unicum, bensì sono presenti e frequenti anche nei fogli di comparazione, talora anche con maggiore intensità. Nei fogli di comparazione inoltre sono frequenti anche altri tipi di anomalie.”.

Queste conclusioni devono però essere confrontate con quelle della consulenza delle parti civili, che saranno esposte nella parte dedicata alle perizie. Ma di cui qui si devono riportare le argomentazioni su questi moduli, tanto precise quanto puntigliose sotto il punto 4, lì ove rileva che, sebbene la struttura e la veste grafica dei moduli usati il 27 giugno 80 fosse identica, si erano usate due versioni diverse dello stesso modulo. La prima versione di modulo mostrava, a sinistra dell'intestazione “Ship’s Deck Log Sheet”, la sigla identificativa del modulo stesso, scritta su due righe, e cioè “Opnav 3100/99 (Rev 2-76) Front” - l’ultima parola è sostituibile da “Back” quando si tratta del “retro” del foglio – alla prima riga. “S/N 0107-LF-031-

0495”, alla seconda. Questa versione del modulo riporta, in basso a sinistra, sotto l’ultima riga, la dicitura: “Report Opnav 3100-10”. Una seconda versione del modulo riportava a sinistra della dicitura “Ship’s Deck Log Sheet” la dicitura “Navpers 3100/2 (REV 6-74) Front”, alla prima riga; “S/N 0106-LF-131-0202”, alla seconda. Questo modulo riportava, in basso a sinistra, sotto l’ultima riga, la dicitura: “Report Bupers 3100-1”. Il consulente afferma, e non a torto, che il nominativo delle due versioni del modulo suggerisce che gli stessi erano stati predisposti in tempi diversi e indirizzati ad entità diverse. In particolare, il “modulo Navpers” usato sembra essere la sesta versione del 1974, stampata a cura dell’ufficio del personale della Marina americana (Bupers). Mentre il “modulo Opnav” dovrebbe essere la seconda versione del 1976, stampata a cura dell’ufficio Operazioni Navali.

Il consulente rileva inoltre la opportunità della stampa da parte di due diversi enti dello stesso tipo di modulo giacchè nel diario di bordo vi erano informazioni di interesse sia dell’ufficio Operazioni navali - esercitazioni ed operazioni effettuate - sia dell’ufficio del personale - punizioni comminate ai militari, con effetti sullo stipendio e sulla carriera.

Queste le deduzioni: mentre i primi quattro turni del 27 giugno – dalle 00.00 alle 16.00 – sono compilati su moduli Opnav, i successivi due turni – dalle 16.00 alle 24.00 – sono compilati su moduli Navpers. Poi dal primo turno del 28 giugno, riprendono le trascrizioni su moduli Opnav. Anche se l’uso dei due tipi di moduli avviene qualche altra volta nei due mesi presi in esame, va sottolineato che dal 15 giugno in poi il primo modulo Navpers viene usato il 27 giugno. Se legghiamo la questione del cambio di modulo con quella della continuità di grafia, noi abbiamo la situazione seguente. Uno stesso sottufficiale, con ogni probabilità Rose, compila cinque diversi turni di guardia su tre diversi moduli. Il primo e il terzo modulo sono del tipo Opnav. Il secondo, che comprende il turno relativo all’ora dell’evento, è invece un modulo Navpers. Tale secondo modulo è compilato solamente nella pagina di fronte (Front), mentre il retro (Back) è lasciato in bianco. Tutti gli elementi sopra evidenziati inducono il sottoscritto consulente a ritenere che il modulo Navpers contenente le annotazioni relative al pomeriggio ed alla sera del 27 giugno 80 sia stato scritto in tempi successivi ai turni stessi e sia stato poi inserito nel diario di bordo al posto del modulo preesistente”.

Quanto alla risposta del portavoce del Pentagono, anch’essa non è apparsa convincente alla consulenza della parte civile, poichè non si capisce a chi faccia riferimento Williams quando parla di “quattro sottufficiali”. Dal diario di bordo risulterebbe che il servizio, alle ore 20 citate era coperto da

cinque ufficiali e tre sottufficiali. Inoltre, la procedura standard non sarebbe quella descritta, ma quella con le cancellature con barratura e l'inserimento di "carote". Ne deriverebbe che quella adottata il 27.06.80 non sarebbe la procedura standard della Marina americana.

"Dalla spiegazione di Williams sembra derivare che il diario di bordo sia stato riscritto a posteriori da un sottufficiale, e che poi gli ufficiali responsabili dei vari turni abbiano rifirmato il diario stesso. Tale ipotesi, da non dare per scontata, sarebbe verificabile con una perizia grafologica relativa alle firme degli ufficiali in servizio. Perizia che la parte lesa auspica venga fatta, assieme agli interrogatori degli ufficiali e sottufficiali in servizio il 27 giugno 80".

Il consulente per il raffronto indica, in caso di manipolazione del diario, i giorni immediatamente seguenti l'evento di Ustica. Consultando il giornale di bordo e confrontandolo con la storia di comando della Saratoga, ritiene evidenti alcuni interrogativi.

"Un primo interrogativo riguarda l'ufficiale Norris. Costui risulta essere in servizio di guardia durante le prime quattro ore del 27 giugno, ma a fine turno non compare la sua firma, bensì quella dell'ufficiale Schaefer. Alla luce dei due mesi di diario di bordo analizzati, il fatto appare insolito. Ancora più strano è che alle sette di mattina del 23 luglio 80, l'ufficiale John M. Norris, matricola 503-64-5580/1165, lasci la nave "on PCS orders". Forse si tratta banalmente di un ufficiale che non si era presentato in servizio il 27 giugno e il suo allontanamento successivo è dovuto alle conseguenze del suo atto. Però potrebbe anche esserci un diverso rapporto tra i due fatti. Al consulente di parte lesa sembra che una chiarificazione sarebbe utile.

La storia di comando della Saratoga riporta, tra il 23 giugno – data di ancoraggio nel porto di Napoli – e il 6 luglio – data di partenza, una "fast cruise" avvenuta il 2 luglio. La "fast cruise" viene riportata anche sul diario di bordo, ma con la specifica tra parentesi che si tratta di una esercitazione (drill). Recentemente l'Ambasciata americana a Roma ha rilasciato una dichiarazione in cui spiega che il termine "fast cruise" definisce non una crociera veloce, bensì "una crociera da fermi". Salvo verifiche ulteriori, il sottoscritto consulente ritiene credibile tale interpretazione.

Anche sullo stato operativo della portaerei, cioè su cosa significhi "condizione di prontezza IV", l'Ambasciata ha rilasciato delle dichiarazioni, che devono ancora essere valutate.

Il consulente solleva dubbi su alcune visite alla Saratoga nel luglio successivo al disastro. In effetti sia dalla storia di comando che dal diario di bordo emergono visite di personaggi di rilievo alla nave. Però non sempre i dati corrispondono. In diversi casi visite registrate in uno dei due documenti

non risultano nell'altro e viceversa. In particolare, il diario di bordo della Saratoga riporta che il 1° luglio sono contemporaneamente presenti a bordo della nave, presumibilmente per una riunione, le seguenti persone: il comandante della Saratoga, capitano James H. Flatley; il comandante della Forza di battaglia della 6ª Flotta, contrammiraglio James R. Sanderson; il comandante dell'aviazione di Marina del Mediterraneo, probabilmente il contrammiraglio William M. Callaghan Jr.; un "capitano della US Navy" non meglio identificato; un non meglio specificato prefetto di "Compagna" o "Compagnia", con ogni probabilità persona di nazionalità italiana. Questo incontro si colloca ad appena due giorni prima della emissione del comunicato con cui il Comando delle forze navali americane in Europa (Cincusnaveur) afferma che non vi sono propri aerei coinvolti nella strage di Ustica.

Altra visita che abbisogna di chiarimenti è avvenuta, secondo la storia di comando della Saratoga, il 17 luglio 80; si tratta di tre membri dell'Ambasciata americana a Mosca: l'ambasciatore Watson; l'Addetto militare, contrammiraglio William G. Sizemore; un non meglio specificato "assistente civile" di nome Montgomery. Quest'ultimo potrebbe, secondo il consulente coincidere con Hugh Montgomery, già capostazione della CIA a Roma fino al settembre del 79. Sempre a proposito di tale visita, il consulente sottolinea che essa avviene mentre la portaerei è impegnata nell'esercitazione contro incursioni aeree denominate Natinad. Mentre il giorno successivo, il 18 viene ritrovato il MiG23 con colori libici sulla Sila.

Questi dubbi in effetti non sono stati risolti dalle dichiarazioni del portavoce del Dipartimento della Difesa. La periodicità indicata, anche se non con certezza, nella ricopiatura da parte del quartiermastro del brogliaccio sul diario di bordo appare sempre piuttosto estesa ? pari a un mese – cosicché la stessa grafia dovrebbe coprire un numero rilevante di turni; ed invece le medesime grafie si succedono per periodi molto più brevi e grafie diverse si alternano più volte ogni mese.

Come permangono interrogativi sull'uso del modulo Navpers solo per i due turni di maggior rilievo – cioè gli ultimi due del 27 giugno – mentre prima e dopo risulta l'ordinario uso di moduli Opnav; e sul fatto che il modulo Navpers è compilato solo nella pagina di fronte, mentre il resto è in bianco. Non vi sono spiegazioni esaurienti sul significato di fast cruise nonostante l'impegno degli uffici dell'Ambasciata USA. Come sullo stato operativo, ove risultano "condizioni di prontezza IV" della portaerei.

D'altra parte la stessa perizia d'ufficio, che pure appare meno critica nei confronti della compilazione di questi moduli, rileva queste anomalie pur assumendo che risultano in fogli diversi da quelli del 27-28 giugno 80, come

ne rileva altro di altro genere, e non sa dare una spiegazione allo stato di quei fogli.

Le questioni che pone Miggiano sono fondate e purtroppo o non hanno ricevuto risposta o addirittura non v'è stato modo di porle. Certo le indagini necessarie a questa inchiesta avrebbero necessitato di istruttorie in loco in più Paesi, e quindi di una giurisdizione diversa da quella odierna.

2.1.7. Le modalità di compilazione dello Ship's Deck Log e le condizioni di prontezza operativa della Saratoga.

Dalla pubblicazione "The Blue Jackets" della Marina degli Stati Uniti, pubblicazione acquisita agli atti nelle parti di interesse, emergevano invece dati ed informazioni di rilevante entità per la comprensione di molte scritture dello Ship's Deck Log della Saratoga. Nel paragrafo intitolato "Watch, Quarter, and Station Bill" si specificano le condizioni di prontezza o "conditions of readiness" e in quello intitolato "Compartmentation" le condizioni materiali di prontezza o "material conditions of readiness".

Le condizioni di prontezza sono così descritte:

Condizioni di prontezza operativa.

Agli ufficiali ed agli uomini assegnati ai servizi di guardia sono affidati la sicurezza della nave, dei suoi macchinari ed attrezzature e di tutte le persone a bordo. Gli ufficiali addetti ai servizi di guardia hanno il compito di controllare il corretto svolgimento dei turni di guardia. L'ufficiale comandante della nave ha la facoltà di destinare al comando del servizio di guardia un qualunque ufficiale (commissioned officer) o sottufficiale (warrant officer) che, a suo parere, abbia le necessarie qualifiche. Ogni qualvolta dovesse rendersi necessario, l'ufficiale comandante può assegnare tale compito ad un sottufficiale (petty officer). L'organizzazione della guardia varia a seconda della condizione di prontezza operativa in atto:

Condizione I: tutti i componenti dell'equipaggio occupano i posti di combattimento.

Condizione II: una modifica della condizione precedente, utilizzata sulle navi di maggiori dimensioni per permettere agli uomini di riposarsi.

Condizione III: in situazioni di crociera in tempo di guerra. In genere, prevede che solo uno dei tre distaccamenti di guardia sia operativo e solo in determinati posti armati o parzialmente armati.

Condizione IV: in situazioni di crociera in tempo di pace. E' previsto l'impiego per attività di guardia solo degli uomini strettamente necessari,

mentre il resto dell'equipaggio é impegnato nelle normali attività di lavoro o addestramento.

Condizione V: situazioni di guardia in porto, in tempo di pace. A bordo si trova un numero di persone sufficienti per portare la nave al largo ed affrontare eventuali situazioni di emergenza.

Le varianti alle condizioni suddette includono:

Condizione IA: é previsto l'impiego dell'intero equipaggio, ogni uomo al proprio posto per condurre operazioni anfibia e di difesa limitata della nave.

Condizione IAA: é previsto l'impiego dell'intero equipaggio con ogni uomo al proprio posto di combattimento, per contrastare una minaccia aerea o di superficie.

Condizione IAS: é previsto l'impiego dell'intero equipaggio con ogni uomo al proprio posto di combattimento, per contrastare una minaccia sottomarina.

Condizione IE: é previsto il temporaneo rilassamento dell'ordine che prevede che ogni uomo stia al proprio posto di combattimento, per brevi periodi di riposo e per permettere la distribuzione dei pasti ai posti di combattimento.

Condizione IM: è previsto l'impiego dell'intero equipaggio con ogni uomo al proprio posto di combattimento per operazioni di bonifica anti-mine.

A seconda della condizione di prontezza operativa, che influenza la disposizione dell'equipaggio e le condizioni di armamento, la nave stabilisce anche delle condizioni materiali, per quanto riguarda l'apertura e la chiusura dei portelloni e dei boccaporti a tenuta stagna, oltre al sistema di controllo dei danni.

Le condizioni materiali di prontezza sono così descritte.

Il successo delle operazioni di controllo dei danni dipende, in parte, dall'uso corretto dell'attrezzatura stagna. Ogni nave viene suddivisa in compartimenti per controllare l'allagamento, affrontare eventuali attacchi NBC, separare le varie attività, fornire protezione subacquea con casse e vuoti, rafforzare le strutture della nave e controllare spinta e stabilità.

Ciascuna nave della Marina é suddivisa da ponti e paratie, disposti sia al di sopra, che al di sotto della linea di galleggiamento, per formare il numero più alto possibile di compartimenti stagno. In genere, maggiore é la compartimentazione della nave, maggiore sarà anche la sua resistenza all'affondamento. L'originaria integrità stagna della nave all'atto della costruzione potrà essere ridotta o completamente pregiudicata, nel tempo, in seguito ad attacchi nemici, tempeste, collisioni o semplice negligenza.

Le condizioni materiali di prontezza.

Si riferiscono al livello di accessibilità in un'area ed al sistema di boccaporti ed altre aperture per limitare eventuali danni. La massima chiusura possibile non viene mantenuta sempre in quanto potrebbe interferire con le normali operazioni di bordo. Per scopi di controllo dei danni, le navi della Marina impiegano tre diverse condizioni materiali di prontezza, ognuna delle quali rappresenta un diverso livello di tenuta stagna e protezione. Esse sono: X-Ray, Yoke e Zebra. Questi nomi vengono impiegati in ogni comunicazione scritta o orale relativa alle condizioni materiali.

La condizione X-Ray é quella che fornisce il minor grado di protezione. Viene assegnata allorché la nave non é più soggetta a minacce di attacco, come, ad esempio, quando si trova in rada in un porto ben protetto, oppure nella propria base durante il normale orario lavorativo. Quando viene assegnata questa condizione vengono chiusi tutti i punti contrassegnati con una X nera; tali punti vanno chiusi quando sono assegnate le condizioni Yoke ed anche in quelle Zebra.

La condizione Yoke fornisce un livello di protezione maggiore della condizione X-Ray; Yoke viene assegnata e mantenuta quando la nave si trova in navigazione. Quando si trova in rada questa condizione viene mantenuta sempre, in tempo di guerra, e solo al di fuori del normale orario di lavoro, in tempo di pace. I punti di chiusura Yoke, contrassegnati con una Y nera, vengono chiusi anche nelle condizioni Yoke e Zebra.

La condizione Zebra viene assegnata prima della navigazione o quando si entra in porto in tempo di guerra. Viene assegnata immediatamente, senza bisogno di ulteriori ordini, quando viene dato l'ordine all'equipaggio di portarsi al posto di combattimento. La condizione Zebra viene inserita anche per localizzare e controllare eventuali incendi o allagamenti, quando l'equipaggio non si trova ai posti di combattimento. Quando viene assegnata la condizione Zebra tutti i punti di chiusura contrassegnati da una Z rossa vengono chiusi.

Sul Deck Log così appaiono registrate le condizioni di prontezza e le condizioni materiali di prontezza nel primo turno del giorno 27 giugno 80: le prime sono IV, le seconde Yoke. Il giorno seguente, sempre al primo turno, restano le stesse: IV e Yoke.

Su quello stesso libro sono riportate anche le condizioni delle emissioni elettromagnetiche. E' registrata una variazione nel primo turno del 23 giugno, il giorno dell'arrivo a Napoli, poche ore prima dell'ancoraggio che è delle ore 07.26. Ad ore 00.55 è su Hero Encom Condition I, ad ore 02.33 è su Hero Encom Condition IV.

Risulta così che le condizioni di prontezza operativa (conditions of

readiness) non corrispondevano a quelle della situazione reale – e cioè crociera e non guardia in porto in tempo di pace (e lo stare in rada non può essere considerato diverso dallo stare in porto. Così quelle materiali (material conditions of readiness) che a rigore sarebbero dovute essere di X-Ray e non Yoke, giacchè, come è stato sostenuto anche dal suo comandante, l'unità non appariva, essendo nel porto di un alleato, in pericolo di attacchi.

2.1.8. L'interpretazione dello Ship's Deck Log secondo esperto della Marina Militare.

Sempre al fine di meglio interpretare lo Ship's Deck Log della Saratoga veniva sentito Ricci Francesco, all'epoca dell'atto capitano di vascello della Marina Militare, in servizio presso lo Stato Maggiore, già comandante di sommergibili, e frequentatore del biennio di specializzazione presso l'Accademia Navale di Annapolis Maryland negli Stati Uniti. Dalla sua deposizione emergono in vero dati di interesse al riguardo del predetto documento sulle attività e le capacità di questa portaerei.

Egli infatti rileva che nei fogli relativi al 27 giugno manca l'assunzione della guardia da parte del LTJG lieutenant junior grade – che corrisponde al sottotenente di vascello – Schaefer alle ore 00.00; il turno sembra iniziato alle 23.10 del 26 giugno 80 dal guardiamarina Norris e chiuso da Schaefer.

Alle 23.30 manca il valore di head bearing. Mentre agli altri inizi di mid-watch – ovvero la guardia tra le 00.00 e 04.00 – tale valore è sempre riportato. In ogni mid-watch viene data la posizione della nave, determinata con tre rilevamenti, di cui il primo è il cd. head bearing. Proprio nella mid-watch tra il 27 e il 28, come s'è detto, è stato omissso il valore dell'head bearing.

Sempre il 27 giugno 80 ad ore 00.00 vi sono 135 braccia di catena a mare. Ventiquattro ore dopo ce ne sono invece 150. Queste 15 braccia di differenza corrispondono a circa 27 metri. La differenza, secondo il teste, potrebbe derivare da diversità nei punti di misura della lunghezza di catena a mare, come dall'argano o dall'occhio di cubia o dalla superficie del mare. In vero in nessuna occasione s'è fatta menzione di queste diverse posizioni; si deve piuttosto stimare che la misurazione segua un criterio unico e avvenga sempre dallo stesso punto. Per cui la differenza di lunghezza deve trovare altra spiegazione.

Quanto alle condizioni di prontezza, o stato di approntamento, in

inglese come già detto readiness conditions, IV, e quelle di condizioni di prontezza materiale, in inglese material conditions, Yoke, il teste rileva come queste condizioni siano tipiche della navigazione in tempi di pace; mentre per la sosta in porto la readiness condition è la V e la material è la X-Ray, pur ammettendo che l'assunzione di tali condizioni è notevolmente flessibile in relazione alla disponibilità di personale, all'ubicazione dell'ormeggio ed altre situazioni.

Quanto alle EMCON conditions, esse concernono le condizioni di management delle trasmissioni elettromagnetiche e l'acronimo che precede la loro iscrizione nel Log sta per Hazard Electro Magnetic Radiation Ordinance e cioè pericoli causati da radiazioni elettromagnetiche nei confronti di armi o sistemi d'arma (v. esame Ricci Francesco, GI 12.11.92).

Il teste fornisce altresì una traduzione della procedura riveduta per la tenuta dello Ship's Deck Log in vigore all'epoca del fatto e cioè l'Opnavist 3100.7, emanata il 12 gennaio 74 dal Dipartimento della Marina Militare – ufficio del comandante in Capo delle Operazioni Navali per tutte le navi e le basi. In queste istruzioni oltre a sezioni dedicate a criteri informativi generali e norme, raccolta e conservazione, annotazioni richieste ed esempi di annotazioni, v'è una sezione specifica dedicata ai moduli e alla compilazione del detto Log. Di rilievo il paragrafo 2-1 che prescrive la specie di moduli da usare, tutti della categoria Navpers 3100. Il 2-2 che prescrive la preparazione di un originale e una copia del Log. L'originale deve essere inviato mensilmente al Direttore del Personale per la permanente conservazione, mentre la copia è mantenuta a bordo dell'unità per un periodo di sei mesi al termine del quale può essere distrutto. Il 2-5 secondo cui il quartiermastro di guardia, o altra persona designata del servizio di guardia compila il Log per il turno di guardia in modo leggibile, registrando ogni evento all'orario in cui s'è verificato o in accordo agli ordini dell'ufficiale di guardia. Il 2-6 secondo cui l'ufficiale di guardia supervisiona la compilazione del Log e pretende che tutti i dati concernenti la navigazione e le operazioni, nonché tutte le altre informazioni relative ad ogni evento occorso durante il turno di guardia (incluso l'orario esatto) siano annotati accuratamente e nella successione cronologica nella quale si sono verificati. Il 2-7 nella parte ove detta che le annotazioni dovranno essere registrate giornalmente, per turni di guardia che aderiscono fedelmente al programma delle singole unità. Il 2-8 che elenca i casi nei quali le unità possono essere esentate dal registrare giornalmente le annotazioni per turni di guardia e cioè nel corso di operazioni speciali o durante periodi programmati di lavori regolari, di trasformazione o di inattivazione. Il 2-11 come vanno compiute le annotazioni nelle diverse colonne del Log: ora, ordine, rotta, velocità,

quota; registrazione di tutti gli eventi del giorno. In questa ultima colonna le osservazioni relative ad ogni evento devono essere scritte ad iniziare dalla riga corrispondente all'orario in cui l'evento stesso si è verificato sulle righe necessarie a contenere le osservazioni stesse. Il 2-12, di particolare importanza, pone in primo luogo le regole secondo cui non dovrebbe essere richiesto di riscrivere o trascrivere i fogli del Log in caso di errori. Quando necessario le correzioni delle annotazioni devono essere eseguite secondo la seguente procedura:

a. quando è ritenuto necessario fare una correzione, verrà tirata una riga sull'annotazione originale in modo che tale annotazione rimanga leggibile. Verrà quindi inserita la versione corretta badando ad assicurare chiarezza e leggibilità. Correzioni, aggiunte o variazioni verranno fatte solo dalla persona che deve firmare le registrazioni per quel turno di guardia e saranno da lui contrassegnate con le sue iniziali sul bordo della pagina.

b. Quando il comandante dispone una variante o una aggiunta ad una annotazione, l'incaricato della compilazione (del Log) eseguirà tale disposizione a meno che egli ritenga che la variante o aggiunta non siano corrette; in questo caso il comandante farà riportare tali aggiunte/varianti a sua firma.

c. Non verrà apportata alcuna variante al Log dopo che questo è stato firmato dal comandante senza la sua autorizzazione o ordine esplicito.

Soltanto l'ufficiale di guardia firmerà (alla fine del turno di guardia) il Log (ponendo la sua firma) dopo l'ultima annotazione del suo turno di guardia. Il nome dell'ufficiale verrà riportato con timbro scritto a caratteri stampatello sotto la firma. Non sono accettabili firme riprodotte.

Ogni qualvolta completate le pagine del Log relative ad un giorno, le pagine originali devono essere rimosse dal raccoglitore e archiviate per l'invio (a fine mese con tutte le pagine relative a quel mese) al direttore del personale.

Come ben si vede la stesura del Log in questione nel bimestre giugno-luglio di molto si discosta dalle regole. Ed anche ad ammettere che in genere le prassi si allontanano dalle pure normative, nel caso di specie non sembra osservata alcuna prescrizione. Restano le critiche della Relazione della parte civile, anzi dalla lettura del Blue Jackets ne escono rafforzate. Resta l'impressione di pagine formate per una qualsiasi ragione – anche un caffè rovesciato su di esse come qualcuno ha detto – in tempi di molto successivi ai fatti. Restano perciò i dubbi e le perplessità di questo ufficio.

Il comportamento standard della Saratoga nel lasciare l'ancoraggio viene ricostruito sulla base delle uscite dal porto di Napoli, quali risultano dallo Ship's Deck Log nei giorni 11 giugno, 7 luglio, 25 luglio, e tenuto

conto anche delle partenze dai porti di Rota (Spagna) del 26 marzo, di Livorno dell'11 aprile e di Palma di Maiorca (Spagna) del 21 aprile.

Questa l'analisi cronologica (tempi in minuti):

X – 60: posto di manovra.

X – 30: ufficiale di guardia in plancia.

X – 20: inizio salpamento ancora.

X – 7: prova telegrafi.

X – 5: inizio manovra per orientare l'unità verso l'uscita.

X : ancora salpata.

X +5: termine manovra per orientare l'unità, macchine in moto pari avanti.

X +20: ingresso canale dragato (simulato).

X +33: uscita dal canale dragato (simulato).

X +40: termine posto di manovra.

X +65: uscita dal golfo di Napoli.

X +105: uscita dalle acque territoriali italiane.

Dal Log si constata che le operazioni di volo della Saratoga dopo la partenza dai porti venivano effettuate in mare aperto a velocità comprese tra i 20 e i 27 nodi, in genere dopo un'accostata per portare la prora al vento. Venivano precedute dalle chiamate della squadra ponte di volo ("flight quarters") per l'approntamento del ponte, delle catapulte, per l'esecuzione dei check prevolo ecc.; l'intervallo medio tra la chiamata dei "flight quarters" alla partenza da un porto e le operazioni di volo era di circa 4 ore, l'intervallo minimo è stato di circa 2 ore (giorno 22 aprile: partenza da Palma di Maiorca alle 23.50, flight quarters alle 07.58, operazioni di volo dalle 09.51). I "flight quarters" venivano chiamati in genere dopo il termine del posto di manovra (da alcuni minuti ad alcune ore dopo). In un'occasione, però, il 25 luglio i flight quarters sono stati chiamati durante il posto di manovra 4 minuti dopo il salpamento dell'ancora. Non sembra invece che le operazioni di volo con soli elicotteri richiedessero la preventiva chiamata dei flight quarters o l'assunzione di velocità elevata. In un caso l'11 giugno, all'uscita del canale dragato alle ore 09.32, in pieno posto di manovra, viene riportato "hailed down foxtrot and day shape" (ammainata la bandiera foxtrot – che indica operazioni di volo con aerei o elicotteri – e i segnali di restrizione di manovra); si ritiene che in realtà siano stati ammainati solo i segnali di restrizione di manovra (uscita dal canale dragato) e che il foxtrot sia un errore in quanto: – non c'è traccia dell'ordine precedente di alzare il foxtrot (inizio operazioni di volo); – in precedenza l'unità aveva manovrato di continuo; – alle 09.06 il controllo ponte di volo aveva riportato nessuna attività in corso; – non erano stati chiamati i "flight quarters". E' altresì possibile si sia trattato di operazioni di elicotteri. In effetti le portaerei per

ragioni di cortesia internazionale non effettuano attività volativa nelle acque territoriali e tanto meno all'interno di rade e porti, ma anche queste regole soffrono di eccezioni. Come attestano le dichiarazioni di Berritta Sergio, già sottufficiale AM e controllore di traffico aereo, il quale ha più volte constatato a Palermo che aerei compivano decolli ed atterraggi proprio sulla portaerei Saratoga in acque territoriali italiane nel golfo di Palermo ad appena cinque miglia dall'uscita del porto (v. esame Berritta Sergio, GI 18.10.91).

2.1.9. Le indagini a Napoli sulle fotografie degli sposi del 27 e 28 giugno 80.

Per accertare i movimenti della portaerei nei giorni 27 e 28 di quel giugno sono state anche acquisite le fotografie di nozze celebrate in quei giorni a Napoli e scattate agli sposi, come di consuetudine, da punti panoramici della città con sfondo del golfo di Napoli e in particolare della rada. I matrimoni di quei due giorni sono stati accertati sulla base dei registri anagrafici del Comune di Napoli e alla conseguente identificazione degli sposi è seguita la convocazione e l'escussione della maggior parte di essi. Una buona percentuale dei comparsi ha consegnato copie di fotografie e films utili alle indagini.

Due tra coloro che si sposarono il 27 giugno, De Franco Antonio e Cosenza Raffaele, hanno esibito fotografie del proprio matrimonio, sulle quali appare sullo sfondo la sagoma di una portaerei. Il primo ha dichiarato che le fotografie furono scattate nei pressi della chiesa di S. Antonio a Napoli, ove furono celebrate le nozze alle 17.00; il secondo che le fotografie furono scattate a Villa Scipione, sempre a Napoli, dopo il matrimonio celebrato presso la chiesa di S. Maria di Costantinopoli alle 16.00. Entrambi precisavano che le fotografie erano state scattate intorno alle 18.00 circa.

Tra coloro che invece si sposarono il successivo 28 giugno diversi hanno portato fotografie delle nozze, in cui viene ritratta una unità navale di notevoli dimensioni in rada. Tutti hanno collocato gli orari delle fotografie tra le 12 e le 19 di quel giorno.

In effetti su tutte le fotografie, raccolte in album da polizia giudiziaria, è visibile sullo sfondo una unità portaerei, eccetto che sulla nr.14, delle 18.30 del 28 giugno, in cui la portaerei è probabilmente nascosta dalle figure in primo piano. Le fotografie del giorno 28, in particolare la nr.4, 5 e 7 consentono di identificare l'unità come la Saratoga in base ai seguenti elementi: la forma della prora e della poppa; la forma squadrata e l'ubicazione dell'"isola", quasi esattamente al centro della nave, particolare proprio delle sole portaerei della classe Forrestal, cui la Saratoga appartiene;

la forma e l'ubicazione delle principali antenne radar e dell'albero, in particolare del radar SPS-43 sulla parte poppiera dell'isola e dello SPS-30 sulla parte prodiera, imbarcati all'epoca sulla Saratoga. Anche i due filmini acquisiti confermano l'identificazione evidenziando pure ulteriori particolari dell'albero e della cappa del fumaiolo di forma squadrata, propri della Saratoga.

Sulle fotografie del giorno 27 l'immagine della portaerei è più piccola e i particolari sono difficilmente distinguibili. L'unità è però senz'altro una portaerei di grandi dimensioni. Vi si notano l'isola e numerosi aerei sul ponte di volo, e l'aspetto generale appare del tutto simile a quello rappresentato sulle fotografie del giorno 28 giugno.

Il contrammiraglio Ricci, essendosi riservato sulla questione delle posizioni della Saratoga, produce nel successivo esame un breve ma ben dettagliato documento, redatto con l'ausilio di personale dell'Istituto idrografico della MM, sugli elementi che si potevano desumere dall'analisi delle fotografie del 27 e 28 giugno e dei film del 28 giugno in atti e cioè sulla posizione della portaerei Saratoga il 27 e 28 giugno 1980 in base alle fotografie 8 coppia Di Franco e 11 coppia Cosenza – coppie del 27 giugno -, 4 coppia Boccia, e 13 coppia Di Martino – coppie del 28 giugno -; e sull'orario delle fotografie 8, 11 e 12 (coppie De Franco e Cosenza).

Al riguardo delle cause delle imprecisioni si constata che le maggiori tra di esse erano costituite da: 1– indeterminazione dei punti di scatto delle foto e incertezza nella individuazione sulla carta nautica di alcuni dei punti cospicui visibili sulle foto – in un caso limite, nelle foto 11 e 12; la mancata individuazione sulla carta delle posizioni di riferimento perché sconosciute aveva impedito l'utilizzazione delle foto stesse;

2– conseguenti imprecisioni nelle misure di angoli e direzioni;

3– imprecisioni di tracciamento dovute alla scala della carta nautica relativamente piccola (1:25000);

4– imprecisioni nella determinazione delle distanze con il metodo delle proporzioni causate da imprecisioni nella misura sulla carta nautica delle dimensioni di riferimento (ad esempio lunghezza della penisola di Castel dell'Ovo);

5– imprecisioni nella misura delle dimensioni e nell'apprezzamento delle direzioni sulle fotografie;

6– imprecisioni nelle immagini fotografiche causate dalle distorsioni introdotte dall'obiettivo della macchina fotografica.

Per quanto riguardava gli orari le maggiori cause di inaccuratezza erano costituite dalla imprecisa conoscenza dell'orientamento dei palazzi in ombra e di quelli ancora illuminati dal sole visibili sulla foto 8 e dalla

mancata conoscenza dell'orientamento del palazzo in ombra della foto 12.

I rilievi effettuati dal Maridrografico hanno determinato: – con buona precisione le posizioni di scatto delle foto 4, 8, 11, 12, 13; – con ottima precisione le posizioni di tutti i punti cospicui visibili nelle foto nonché gli orientamenti delle direzioni utili per stabilire la posizione della portaerei. Di conseguenza tali rilievi hanno eliminato più o meno completamente tutte le cause di imprecisione citate, escluse quelle di cui ai commi 5 e 6 (consentendo tra l'altro l'utilizzazione della foto 11 per ottenere un rilevamento della portaerei). I risultati del lavoro del Maridrografico sono stati riportati nel Rilievo topografico scala 1:5000 (allegato alla Relazione), sul quale sono stati tracciati tutti i punti cospicui, le posizioni del fotografo, i rilevamenti, le distanze ed altro.

Sono poi analizzati in dettaglio gli elementi più importanti desunti da ogni foto. 1- Foto 4: in essa sono stati determinati e tracciati i punti principali del porticciolo di Sannazzaro, la posizione del fotografo e quella delle estremità della penisola su cui sorge Castel dell'Ovo; è stato verificato che l'allineamento portaerei-faretto verde-radice molo pescherecci è fittizio in quanto non passa per il punto di scatto dalla foto; pertanto il rilevamento della portaerei è stato determinato con il metodo degli scostamenti laterali (dalla punta Sud della penisola di Castel dell'Ovo) ottenendo un valore di 103.5 rispetto alla posizione di scatto della foto (104 nella relazione in riferimento); è stata altresì determinata la distanza dalla posizione di scatto della foto con il metodo delle proporzioni, ottenendo un valore di 4200 metri (4300 metri nella relazione in riferimento).

2- Foto 13: in essa è stata determinata la posizione del fotografo, dei principali punti cospicui ed un rilevamento della portaerei in base alla direzione individuata dalla congiungente portaerei chiesa di S. Francesco di Paola – punto di scatto; tale rilevamento 142, è stato sostanzialmente confermato dall'orientamento del circolo ufficiali di via Cesario Console che, nella foto, coincide con la direzione della portaerei.

In base ai dati delle foto 4 e 13 è stata stabilita la posizione della Saratoga il giorno 28.06.80 alle 13.00, posizione che risulta essere sul rilevamento 007 distanza 155 metri dal punto di fonda (rlv 050 - distanza 160 metri dalla relazione in riferimento), ben dentro il cerchio di fonda di raggio 430 metri.

3- Foto 8: è stata determinata e tracciata la posizione del fotografo in aggiunta alle posizioni già individuate nelle foto 4.

Sono stati determinati il rilevamento della portaerei (con il metodo dello scostamento laterale dalla punta Sud della penisola su cui sorge Castel dell'Ovo) ottenendo un valore di 105.5 rispetto alla posizione di

scatto della foto (contro 106 nella relazione di riferimento) e la distanza con il metodo delle proporzioni ricavando 4510 metri (4500 metri nella relazione in riferimento); in base a tali dati la posizione della Saratoga il giorno 27.06 alle 18.00 circa risulta essere su rilevamento 076 dal punto di fonda ad una distanza di 330 metri (rilevamento 082 distanza 400 metri nella relazione in riferimento) e pertanto entro il cerchio di fonda.

4- Foto 11: sono state determinate e tracciate le posizioni del fotografo nonché quella dello spigolo del balcone del palazzo in secondo piano la cui congiungente con il punto di scatto individua la direzione della portaerei. Il rilevamento così ottenuto (099 della poppa, 100 dell'isola) conferma con ottima approssimazione la posizione determinata utilizzando la foto 8.

Quanto agli orari di scatto delle foto 8, 11 e 12: per la foto 8 sono state effettuate tre determinazioni dell'orario: a. determinazione dell'orario in base all'azimuth del sole stabilito misurando l'orientamento dei palazzi in ombra e di quelli in luce di via Partenope; tale metodo ha fornito un orario compreso tra le 18.05 e le 18.30; b. determinazione dell'orario in base all'azimuth del sole stabilito misurando la direzione della congiungente spigolo palazzo grigio e relativa ombra sul palazzo rosso in secondo piano, tale metodo ha fornito come orario le 17.49; c. determinazione dell'orario in base all'altezza del sole ottenuta misurando la inclinazione della congiungente sommità del palazzo grigio e relativa ombra sul palazzo rosso in secondo piano; tale metodo ha fornito come orario le 17.58.

Le determinazioni di cui ai commi (b) e (c) sono affette da imprecisioni causate dalla difficoltà a determinare con precisione la posizione della linea d'ombra. L'orario più probabile è pertanto tra le 18.05 e le 18.30.

Per la foto 11 è stata effettuata una sola determinazione dell'orario con il metodo della risoluzione delle meridiane; l'orario ottenuto è 17.33.

Per la foto 12 è stata effettuata una sola determinazione approssimata dell'orario basata sul fatto che la facciata e il cornicione del palazzo visibile in secondo piano, orientali per 301, appaiono in ombra; l'orario ottenuto sono le 20.30 circa. Il Ricci però su questo orario osserva che la relativa determinazione si basa sull'assunto che la facciata del palazzo fosse in ombra, perché il sole ha raggiunto un azimuth superiore a 301; e dichiara di ignorare quale "effetto ombra" potesse essere causato dal flash che sembra impiegato per scattare questa foto.

A conclusione stimava di poter affermare che le posizioni della Saratoga nei giorni 27 e 28 giugno cadessero entrambe entro il cerchio di fonda a circa 300 metri l'una dall'altra; che gli orari delle fotografie 8, 11 e 12 apparissero essere rispettivamente 18.05/18.30 per la 8, 17.33 per la 11,

20.30 per la 12.

Il contrammiraglio Ricci ritornava però sulla questione, apportando ulteriori osservazioni sulla posizione della Saratoga il 27 e il 28 giugno 80. Preliminarmente sottolineava di aver considerato come “punto di fonda” le posizioni riportate nello Ship’s Deck Log alle 00.01 dei giorni in questione; questo punto era stato lo stesso durante l’intera durata della sosta in porto a Napoli dal 23.06.80 al 7.07.80; e di aver ritenuto che le variazioni registrate nei tre rilevamenti che individuano le posizioni della Saratoga nel Log - otto complessivamente, distribuiti in sei giorni come mostrato dall’elenco dei rilevamenti dal 23.06 al 7.07 allegato sub 1 - fossero attribuibili ad errori di compilazione e non a ripetuti spostamenti dal punto di fonda dell’unità.

Le posizioni fornite dal documento in questione assunte come punto di fonda erano state determinate dai rilevamenti di: head bearing cioè il rilevamento prodiero, dal faro 4 lampi periodo 15 secondi del molo S. Vincenzo; - drop bearing cioè rilevamento di fondo ancora, dell’asta di Castel dell’Ovo e da un terzo rilevamento di conferma, del faro periodo 4 secondi, della diga frangiflutti.

Nel primo dei suoi documenti il Ricci aveva valutato che l’imprecisione delle posizioni ricavabili dalle fotografie fosse tale da rendere accettabile di considerare aprioristicamente le posizioni riportate nello Ship’s Deck Log coincidenti con il punto di fonda dell’unità senza particolari controlli della accuratezza di tale assunzione. Il successivo, basato sui rilievi dell’Istituto Idrografico, aveva invece consentito di ottenere dalle fotografie posizioni più affidabili ed aveva perciò determinato il riesame della questione al fine di individuare con sicurezza e precisare il punto di fonda della Saratoga, e ricavare quindi, con altrettanta precisione, le distanze da tale punto delle posizioni dell’unità risultanti dalle fotografie del 27 e 28 giugno. E così una volta stabilito il punto di fonda della Saratoga durante la sosta a Napoli del giugno 1980: - determinare con accuratezza gli scostamenti rispetto a tale punto delle posizioni dell’unità risultanti dall’analisi delle fotografie; - verificare quindi se tali posizioni cadessero o meno all’interno del cerchio di fonda.

Aveva quindi letto i dati del Log della Saratoga alla luce delle procedure standard di ancoraggio della U.S. Navy, in particolare di quelle riportate nel libro di testo di navigazione piana dell’Accademia Navale di Annapolis “Marine Navigation 1 – Piloting” di Richard R. Hobbs ristampa 1977, edito dal Naval Institute Press di Annapolis, da considerare una pubblicazione ufficiale a tutti gli effetti. Aveva così ricostruito sulla base delle summenzionate procedure l’ancoraggio dell’unità il 23 giugno, individuando in tal modo l’effettivo punto di fonda della Saratoga in quel

giorno e di conseguenza, come riteneva, durante l'intera sosta a Napoli.

Tale esame consentiva di stabilire in primo luogo che il rilevamento prodiero misurato il 23 giugno del faro del molo S. Vincenzo era 018.4 e non 017.4 come inizialmente interpretato (la terza cifra del rilevamento, peraltro scritto con caratteri molto piccoli, era infatti un “otto” e non un “sette”); lo stesso esame poneva inoltre in evidenza che la posizione della portaerei indicata nel suo Log il 23 giugno alle 07.26, ora di arrivo a Napoli (individuata dai rilevamenti: “Head Bearing” 018.4 del faro del molo S. Vincenzo; “Drop Bearing” 308.2 dell’asta di Castel dell’Ovo, di conferma 063 del faro della diga frangiflutti) era quella della plancia dell’unità nel momento in cui era stato dato fondo all’ancora e non quella dell’ancora nello stesso istante (che è invece l’effettivo punto di fonda). Questa conclusione era suffragata: - dalle denominazioni dei rilevamenti che individuano le posizioni nello Ship’s Deck Log, rilevamento “prodiero” (head bearing) e di “fondo” (drop bearing); questi sono evidentemente rilevamenti misurati nel momento in cui è stato dato fondo all’ancora; - dal fatto che tutti i rilevamenti vengono (di norma) misurati dalla plancia; questa, oltre a essere dotata degli strumenti per tali misure, è il “luogo di riferimento” per eccellenza di ogni unità navale; - dalle procedure in vigore nella U.S. Navy per l’ancoraggio desumibili dalla già citata pubblicazione “Marine Navigation 1– Piloting”. Tale pubblicazione indica con chiarezza che il punto di incrocio del “rilevamento di fondo” (Drop Bearing o Let go Bearing) con il “rilevamento prodiero” (Head Bearing) è il punto in cui si trova la plancia quando viene dato fondo all’ancora (“punto plancia”); la stessa pubblicazione indica che il punto di fonda “effettivo” si trova a proravia del summenzionato “punto plancia” di una quantità pari alla distanza tra la plancia e la prora della nave (più precisamente l’occhio di cubia; 150 metri nel caso della Saratoga).

Pertanto la posizione del punto di fonda effettivo della Saratoga era 150 metri a proravia della posizione fornita dal Log (“punto plancia” all’atto del fondo ancora); il punto di fonda così determinato distava dal punto di fonda ordinato (punto X 2) circa 20 metri sul rilevamento 037. Ricci aveva tracciato il punto plancia e il punto di fonda effettivo sul “Rilievo topografico” dell’Istituto Idrografico, correggendo inoltre la dicitura “Punto di fonda effettivo” ivi riportata in “Punto plancia” e il rilevamento del faro molo S. Vincenzo da 017.4 in 018.4.

Prendendo come centro il punto di fonda effettivo aveva poi tracciato nel “Rilievo topografico” di cui sopra: - il “cerchio di fonda normale” (Swing Circle) di raggio eguale alla somma della lunghezza della nave e della catena filata; nel caso della Saratoga, 571 metri alle 00.01 del giorno

27 con 135 braccia di catena a mare, 598 metri alle 0001 del giorno 28 con 150 braccia di catena a mare; - il “cerchio di fonda ridotto” (Drag Circle), di raggio eguale alla somma della distanza plancia – occhio di cubia e della lunghezza di catena filata, all’interno del quale devono cadere tutte le posizioni della nave all’ancora misurata della plancia; nel caso della Saratoga tale raggio era 397 metri alle 00.01 del giorno 27, 424 metri alle 00.01 del giorno 28. Le posizioni della Saratoga, determinate in base ai rilievi dell’Istituto Idrografico per i giorni 27 e 28 giugno 80, risultavano distanti dal punto di fonda effettivo 260 metri su rilevamento 104 il 27 giugno e 45 su rilevamento 280 il 28 giugno; esse cadevano pertanto entrambe all’interno del “cerchio di fonda ridotto”, sia quello di 397 metri determinato considerando 135 braccia di catena filata, sia quello di 424 metri ottenuto con 150 braccia di catena filata. A tal proposito appariva necessario, secondo il Ricci, sottolineare che mentre per il 28 giugno doveva essere impiegato il cerchio di raggio 424 metri, non era possibile stabilire se la dimensione del raggio del cerchio di fonda ridotto nel pomeriggio del 27 giugno fosse di 397 o 424 metri, poiché non appariva possibile stabilire a che ora fossero state filate le ulteriori 15 braccia di catena tra le 00.01 del 27 e le 00.01 del 28 giugno (l’istante non era riportato sul giornale in questione); ciò però aveva nell’interpretazione di Ricci importanza trascurabile perchè la posizione della Saratoga alle 18.00 distava molto meno di 397 metri dal punto di fonda.

A conclusione si affermava che: - la posizione riportata giornalmente nel giornale di bordo non era il punto di fonda, ma la posizione della plancia (“punto plancia”) dell’unità all’atto del fondo dell’ancora; - il punto di fonda effettivo si trova a proravia di tale “punto plancia” ad una distanza pari a quella tra plancia e occhio di cubia della nave; - le posizioni “fotografiche” della Saratoga del 27 e 28 giugno cadevano entrambe ben al di dentro del “cerchio di fonda ridotto”, centrato sul predetto punto di fonda e erano perciò attribuibili allo stesso punto di fonda, o a punti di fonda diversi, ma sufficientemente vicini da rendere le sue posizioni attribuibili allo stesso cerchio di fonda.

Era però necessario, aggiungeva infine il Ricci, sottolineare che i risultati dell’analisi delle fotografie del 27 e 28 giugno sui quali si basavano le sue relazioni avevano validità limitata dagli errori introdotti nella determinazione delle posizioni “fotografiche” della Saratoga, dalle deformazioni delle dimensioni causate dall’obiettivo, dalle imprecisioni commesse nell’effettuare le misure sulle fotografie e dalla non esatta contemporaneità delle fotografie utilizzate per determinare le posizioni – 4 e 13 per il 28, 8 e 11 per il 27.

A corredo una tabella cronologica dei dati di head bearing, di drop bearing e di terzo rilevamento, e l'estratto del manuale in uso presso l'Accademia navale di Annapolis.

25/50

DATA	CATENA FILATA BRACCIA	RILEVAMENTO PRODIERO (HEAD BEARING) FARO MOLO S VINCENZO GP 4 LAMPY, 15 SEC.	RILEVAMENTO DI FONDO (DROP BEARING) ASTA CASTEL DELL'OVO	TERZO RILEVAMENTO FARO DIGA FRANGI- FLUTTI LAMPY 4 SEC
=====				
230726	135/150	018.4	308.2	063
240001	150	NON RIPOATATO	308.2	062
250001	150	017	308.2	062
260001	135	018.4	308.2	063
270001	135	018.4	308.2	063
280001	150	NON RIPOATATO	308	062
290001	150	NON RIPOATATO	308	062
300001	150	NON RIPOATATO	308	062
010001	M A N C A L A P A G I N A R E L A T I V A			
020001	150	NON RIPOATATO	308	062
030001	150	NON RIPOATATO	308	062
040001	150	004 (?)	308	062
050001	150	001 (?)	308	062
060001	150	001 (?)	308	062
070001	150	VIENE RIPOATATA LA POSIZIONE RISPETTO AL PUNTO DI FONDA		

In calce la seguente nota di Ricci. "Le lievi differenze tra i rilevamenti dal 23 giugno al 3 luglio appaiono senz'altro causate da errori di compilazione; le forti differenze nel rilevamento prodiero il 4, il 5 e il 6 luglio potrebbero essere attribuibili al fatto che il quartiermastro di guardia all'atto della registrazione, il 4 luglio, non ricordasse il rilevamento prodiero "originale", non più riportato a partire dal 28 giugno e registrasse a memoria un dato sbagliato; la normativa in vigore prevedeva infatti che al termine di ogni mese le pagine relative a quel mese fossero ritirate dal Corpo di Guardia e trasmesse a Washington alla Direzione del Personale; è possibile, comunque, che le pagine venissero addirittura ritirate giornalmente dal Corpo di Guardia e questo potrebbe spiegare le lievi differenze su accennate".

Invero le conclusioni del contrammiraglio, seppure derivate da uno studio complesso e da un'analisi rigorosa, che soltanto le sue cognizioni potevano generare, appaiono da ultimo tendenzialmente di comprensione e giustificazione degli errori, dei vuoti, delle "stranezze" di quelle annotazioni,

e quindi, anche se in piena coscienza e buona fede, assolutorie nei confronti della relazione del Deck Log. Specialmente se si comparano alla precisione e alla severità delle norme quali si desumono dal libro di testo impiegato dall'Accademia navale di Annapolis già citato. Norme che si devono riportare:

1-Ancoraggio: vi sono quattro distinte fasi in ogni ancoraggio – scelta dell'ancoraggio, tracciamento della manovra, esecuzione della manovra procedure post ancoraggio.

2-Scelta dell'ancoraggio: la posizione dell'ancoraggio viene in genere decisa dall'autorità superiore responsabile del porto.

3-Tracciamento della manovra di ancoraggio: determinata la posizione dell'ancoraggio, viene effettuato il tracciamento della manovra di ancoraggio. Questo il significato dei termini impiegati: -“head bearing” ovvero rilevamento prodiero; normalmente viene scelta una rotta di avvicinamento all'ancoraggio per quanto possibile coincidente con il rilevamenti di un punto cospicuo sulla costa; tale rilevamento viene indicato con il termine di “rilevamento prodiero”; - “letting go circle” ovvero cerchio di fondo dell'ancora; centrato sul punto scelto per l'ancoraggio ha raggio eguale alla distanza tra luogo della nave da cui vengono misurati i rilevamenti (di solito plancia) e prora (occhio di cubia); - “letting go bearing” ovvero rilevamento di fondo (anche indicato come “Drop Bearing”); rilevamento misurato dalla plancia di un punto cospicuo scelto in modo da risultare ortogonale alla rotta di avvicinamento; quando dalla plancia si misura il rilevamento di fondo viene dato fondo all'ancora; - “Swing circle” ovvero cerchio di fonda “normale”; cerchio centrato sulla posizione dell'ancora di raggio eguale alla somma della lunghezza di catena filata e di quella della nave; - “Drag circle” ovvero cerchio di fonda ridotto; cerchio eguale alla somma della lunghezza di catena filata e della distanza dalla plancia alla prora; dopo l'ancoraggio tutte le posizioni della nave devono cadere entro tale cerchio. I termini “fondo” e “fonda” indicano rispettivamente l'azione di rilascio dell'ancora (fondo) e l'ancora giacente sul fondo (fonda).

Il tracciamento della manovra di ancoraggio consiste nell'individuare i punti cospicui che possano fornire il rilevamento prodiero (Head Bearing, coincidente con la rotta di avvicinamento) e il rilevamento di fondo (Drop Bearing, ortogonale a tale rotta); vengono quindi tracciati il punto di fonda, il rilevamento prodiero e il rilevamento di fondo nonché il cerchio di fondo dell'ancora; il cerchio cioè centrato sul punto di fonda di raggio eguale alla distanza plancia - prora nave; tale cerchio risulterà tangente al rilevamento di fondo.

4-Esecuzione dell'ancoraggio. L'unità viene manovrata lungo la rotta di avvicinamento coincidente con il rilevamento "prodiero" a velocità decrescente; indicativamente a 1000yds dal rilevamento di fondo viene diminuita drasticamente la velocità; a 300yds pari ferma; a 100yds macchine indietro; quando dalla plancia viene misurato il "Drop Bearing" (rilevamento di fondo) viene ordinato di dar fondo all'ancora e vengono misurati con la massima precisione il rilevamento prodiero, quello di fondo e un terzo rilevamento di conferma; dalla posizione così individuata viene tracciata una linea orientata secondo la rotta della nave di lunghezza eguale alla distanza tra plancia e prora dell'unità. Il punto finale di tale linea è il punto di fonda, centro dei cerchi di fonda "normale" e "ridotto". Il punto di fonda effettivo dovrebbe cadere entro 50 yds da quello ordinato.

5-Procedure post ancoraggio. Con centro sul punto di fonda effettivo vengono tracciati i cerchi di fonda normale e ridotto; ogni 15 minuti viene effettuato il punto nave, tutti i punti nave devono cadere entro il cerchio di fonda ridotto; se un punto nave cade al di fuori del cerchio di fonda ridotto significa che l'ancora sta arando; è necessario allora allertare l'ufficiale di guardia per le azioni del caso."

Di fronte a tanto rigore, pur a voler tutto concedere al clima del Mediterraneo e all'atmosfera del golfo di Napoli, la rilassatezza e le conseguenti irregolarità e inspiegabilità delle annotazioni su quel libro di bordo – dalle lunghezze della catena filata ai rilevamenti di head bearing – non appaiono giustificabili. Restano comunque i primi rilievi di Ricci. In particolare quelli sui fogli proprio di quel 27 giugno. E cioè l'omissione dell'assunzione della guardia da parte dell'ufficiale; l'omissione dell'head-bearing; le condizioni proprie della navigazione e non della sosta; la differenza di quindici braccia nella catena di mare.

Resta in particolare tale ultima questione, questa differenza riscontrata nei giorni 27 e 28 giugno. In effetti dal giorno di arrivo al 27 giugno la lunghezza di catena a mare è stata di 135 braccia, il 28 diviene 150. Nei giorni successivi sino al giorno di partenza la lunghezza resta sempre di 150 braccia. Non si può ritenere, come già s'è detto, che tali differenze possano dipendere da differenti criteri di misurazione; potrebbero dipendere da esigenze dovute a modificazioni della situazione del mare, come correnti, venti od altro, che hanno determinato la necessità di dare più catena. Ovvero s'è modificato il punto di ancoraggio e la profondità del fondale è diversa come lo stesso Ricci, pone quale ipotesi di pari dignità delle altre. Potrebbe così essere accaduto ciò che afferma lo stesso comandante dell'unità e cioè che anche con il miglior intendimento non si riesce mai a gettare l'ancora due volte nello stesso punto, e che la necessità del secondo ancoraggio fosse

dipesa, sempre secondo quanto detto dall'ammiraglio, dall'allontanamento da Napoli per una breve esercitazione in quel tardo 27 giugno.

2.1.10. La testimonianza dei coniugi Cosenza.

Al fine di risolvere il contrasto tra le dichiarazioni rese da Cosenza Raffaele – secondo cui, lo si ricordi, le fotografie del suo matrimonio, esibite alla PG ed acquisite agli atti, erano state scattate alle 18.00 di quel 27 giugno 80 – e le risultanze degli esami compiute su di esse dagli esperti della Marina Militare – secondo cui due di esse, quelle indicate con il numero d'ordine 11A e 12A del rapporto della DCPD 23.01.93, erano state scattate, in particolare a causa dell'ombra che si scorgeva sul palazzo alla sinistra dei due sposi, alle 20.30 – venivano escussi la moglie del Cosenza, il fotografo e nuovamente il Cosenza.

Questi confermava le dichiarazioni rese nel dicembre 92 e, pur asserendo di non aver memoria esatta dei particolari della cerimonia in chiesa, poneva l'inizio di essa tra le 16.30 e le 17.00. Aggiungeva che era durata più del previsto e che al termine avevano raggiunto, dal Vomero alto ove era sita la chiesa, la Villa Scipione a Posillipo ove era previsto il ricevimento tra le 18.00 e le 18.30. Le foto erano state scattate, quelle sul belvedere dalla Villa ove gli sposi erano stati ritratti da soli, tra le 18.00 e le 18.30. Altre foto, quelle con amici e parenti, erano state scattate più tardi, sotto il tendone ove erano collocati i tavoli del ricevimento. Tutte le fotografie erano state fatte da certo Facchini amico di famiglia (v. esame Cosenza Raffaele, GI 29.09.97).

La moglie, che la precedente volta non era stata escussa, confermava con maggiore precisione di dettagli la ricostruzione del marito. Ricorda infatti che la cerimonia era fissata per le 16.30, ma che ella era giunta con una decina di minuti di ritardo, cosicché la Messa era iniziata tra le 16.40 e le 16.45, nella Cappella Cangiani della Chiesa S.Maria di Costantinopoli al Vomero. Hanno lasciato la Chiesa poco dopo le 18.00; hanno raggiunto la Villa in mezz'ora circa; qui hanno fatto subito le fotografie da soli.

Alla esibizione delle foto, meglio descritte in verbale, afferma con sicurezza che esse sono quelle scattate prima dell'arrivo degli invitati e quindi intorno alle 18.30. Esclude che possano essere state fatte in orario successivo, “cioè con il buio ovvero dalle 20.30 in poi; anche perchè intorno alle 19.00 il tempo cambiò e si levò un forte vento che ci costrinse a restare sotto il tendone ove si svolgeva il ricevimento.” Le fotografie erano state

scattate tutte da un fotografo conosciuto da un parente di nome Facchini Luigi.

Dopo la chiusura del verbale rammenta un particolare che fa collocare la ripresa di quelle fotografie certamente prima delle 19.00. A quell'ora, come aveva detto, s'era levato un forte vento e perciò quelle fotografie scattate dopo quell'orario sotto il tendone, mostrano il suo velo nuziale molto mosso; mentre in quelle mostrate il velo è fermo. "Su questo punto il mio ricordo è preciso." (v. esame Cosentino Grazia, GI 29.09.97).

Anche il fotografo, citato, conferma con precisione tutte queste circostanze. Ricorda in particolare quel matrimonio, perchè in quel mese e in quell'anno si congedò dalle Ferrovie di cui era stato dipendente. Le fotografie, sia quelle in chiesa che al ricevimento, erano state scattate tutte da lui. La cerimonia era cominciata alle 16.30. A Villa Scipione erano tra le 18.30 e le 19.00. Le fotografie che gli vengono mostrate erano state scattate prima che cominciasse il ricevimento. Anche quelle allegate al rapporto DCPD 14.07.97 sono le stesse di quelle numerate 11A e 12A. La differenza nei colori dipende dalla elaborazione nello sviluppo. Le foto possono essere state scattate tra le 18.00 e le 19.00 (v. esame Facchini Luigi, GI 29.09.97).

In conclusione può affermarsi che al confronto delle fondate incertezze della relazione Ricci sull'orario delle fotografie del matrimonio Cosentino-Cosenza – che pur con più riserve spostava l'orario delle riprese sin oltre le 20.00 – la precisione delle dette testimonianze non consente di portarlo oltre le 18.30-19.00. Quindi il 27 giugno 80 la certezza che la Saratoga sia rimasta in rada giunge sino a questo orario.

2.1.11. L'intervista del giornalista Claudio Gatti all'ammiraglio Flatley.

Nel numero 49 dell'Europeo apparso nelle edicole tra la fine di novembre e i primi di dicembre del '92, l'ammiraglio Flatley rilasciava al giornalista Gatti una lunga intervista i cui passaggi principali erano i seguenti.

L'alto ufficiale afferma di aver dichiarato nell'esame di questo ufficio di circa un anno prima – mal ricorda, perchè l'atto è di due anni circa prima – che la sua portaerei la sera del 27 e la notte tra il 27 e il 28 era rimasta ancorata in rada. La nave era rimasta esattamente nello stesso punto a partire dalla mattina del 23 giugno fino alla mattina del 7 luglio. Tali circostanze, in vero, contrastano in pieno con le dichiarazioni richiamate; in esse egli affermava esattamente il contrario e cioè che l'unità era arrivata a Napoli il

27, aveva fatto rifornimento ed era uscita per una esercitazione tra la Sardegna e la Corsica tra la sera tardi del 27 e il mattino presto del 28. Nega poi, sempre in contrasto con quanto detto prima che ci sia stata un'esercitazione il 27 o il 28. Gli sembra di aver parlato nella dichiarazione di una fast cruise, che spiega si tratta di un'esercitazione da fermi senza rimuovere l'ancora, in cui l'equipaggio si mobilita e compie tutte le manovre come se la nave dovesse salpare, fast cruise che invece s'è tenuta nel successivo 2 luglio.

Anche queste circostanze non furono assolutamente dichiarate, come attesta il verbale di quell'esame testimoniale; nè da parte dell'ufficio s'è mai equivocado sul significato di fast cruise, come pure s'è sostenuto, asserendo che la fast cruise sarebbe stata malamente interpretata per veloce, mentre sta per "da fermo"; fast cruise equivale cioè a crociera da fermo e non esercitazione rapida e in tal senso è stata sempre intesa.

La precisione che ha dato nelle risposte di questa intervista fa presumere che Flatley questa volta si sia documentato mediante la lettura di documentazione di bordo della portaerei. Continua poi nell'intervista fornendo un'importante precisazione e cioè che la sua portaerei per sistemarsi nella rada di Napoli non ha alcun bisogno di aiuti esterni, come non ne ha per allontanarsene. Aggiunge però che durante la sua permanenza ha necessità di assistenza logistica, per cui è raggiunta da diverse chiatte; chiatte con pezzi di ricambio per gli aerei, chiatte con le vivande, chiatte per l'immondizia. Quanto alla sua presenza a bordo dichiara di aver sempre dormito sulla nave eccetto tre notti, probabilmente i primi tre giorni di luglio, passati con la moglie in un albergo di Ravello.

Quanto ai nastri radar – contrariamente a quanto fin qui emerso – afferma che "qualcuno", non ricorda se l'Ambasciata, la 6^a Flotta o la Navy, voleva sapere se i radar della Saratoga avessero visto qualcosa. A questa domanda fu risposto che non vi era alcunché (che non si aveva nulla) che potesse contribuire a stabilire cosa fosse successo. Sull'intervista alla Cadringer conferma quell'atteggiamento già assunto e cioè che le sue risposte alla giornalista erano solo di spiegazioni sul funzionamento di alcuni degli apparati di bordo.

Anche sui radar lo stesso atteggiamento. Sulla sua unità ce ne sono diversi: "uno che fa sorveglianza di superficie, uno che fa sorveglianza aerea, e poi altri tre con capacità ridotta, che arrivano a vedere solo nelle immediate vicinanze. Di solito nessun radar rimane acceso, a meno che non si faccia manutenzione. In quel caso i radar sono accesi ma a capacità ridotta". Alla domanda se fossero accesi o spenti, risponde ora di non ricordare. "So solo che nel caso fossero stati accesi, non sarebbero

comunque stati in grado di vedere lontano, perchè operavano a capacità ridotta ai fini di manutenzione. E probabilmente non c'era nessuno davanti ai loro schermi”.

Di nuovo poi la modificazione solita. Contestatogli che alla Cadringer aveva detto di aver visto “intenso traffico aereo a sud di Napoli”, testualmente ribatte “quello che mi ricordo di aver detto è che se i radar fossero stati accesi, probabilmente avrebbero visto il traffico aereo di quella zona, solitamente piuttosto intenso”.

Sui nastri, quindi, è lui stesso che premette che sulla questione c'è una incomprensione di fondo. La Saratoga, essendo una nave degli anni 50, non aveva un sistema di registrazione automatico di tutto ciò che appariva sugli schermi radar come quelli di cui sono dotati unità più moderne. L'unica registrazione che veniva effettuata era quella dei parametri di funzionamento dei radar e pertanto c'erano solo nastri di registrazioni di quei parametri.

Precisa che nei Paesi alleati ed amici la portaerei abbassa la guardia. La protezione spetta a costoro. E l'unica preoccupazione che permane è quella di attentati terroristici. L'unità in queste situazioni non è nemmeno sorvegliata dagli E2C di ricognizione.

Quanto alle “stranezze” del libro di bordo, sostiene la tesi della tenuta di una bella e di una brutta, per motivi di leggibilità. A parte il caso dei cinque turni di seguito scritti dalla stessa mano, ci sono sedici casi di due turni di seguito e uno di tre turni scritti dalla stessa mano. Anche la direttiva Opnav 3100.7 che espressamente raccomanda la compilazione di una singola copia del libro di bordo ed espressamente detta “il sottufficiale di turno deve riempire il modulo del libro di bordo in modo leggibile, descrivendo ogni evento nel momento in cui accadde” valeva per la brutta copia. D'altronde quella stessa direttiva, afferma l'ammiraglio, “dice che l'operazione di ricopiatura in bella non è richiesta ma non dice che è vietata”. Sul serbatoio, rinvenuto nei pressi dei relitti del DC9, conclude che se ne sganciano diversi; nella sua esperienza anche due o tre a semestre.

2.1.12. La seconda testimonianza dell'ammiraglio Flatley.

Di fronte ad una tale situazione di contrasto si decideva, come già accennato, una nuova commissione rogatoria per un ulteriore esame dell'ammiraglio Flatley. Escusso nel dicembre del 92, l'alto ufficiale modificava buona parte delle dichiarazioni del dicembre 90.

Nella deposizione di questa seconda rogatoria l'ammiraglio

sostanzialmente ritratta le prime dichiarazioni e colloca quella sosta a Napoli, durante la quale fu compiuta un'esercitazione nel Tirreno, in data successiva di qualche settimana, a luglio od agosto di quell'80; aggiungendo che invece in quel periodo di due settimane, tra giugno e luglio, di sosta nel capoluogo campano, non vi fu alcuna esercitazione, né NATO né della Marina USA. Quanto al ricordo della manutenzione dei radar, non gli appare significativo, perché ogni volta che si sosta in un porto – ovviamente di alleati od amici – si provvede ad operazioni del genere. Anche la circostanza di rilievo che aveva ricordato in quelle prime dichiarazioni, cioè la richiesta che gli era venuta da un Comando superiore di trasmettere le registrazioni dei radar, viene in questa deposizione annullata, giacché rifacendosi a quanto aveva riferito l'ufficiale esperto in radar, a quel tempo le apparecchiature radar di cui era dotata la portaerei non consentivano la registrazione. Ricorda comunque che dopo l'incidente di Ustica vi fu un'inchiesta ed afferma che nell'ambito di essa potrebbe essere stata, nei confronti di quelle unità che già disponevano di apparati di registrazione, rivolta la richiesta dei nastri radar.

Quanto al mutamento delle sue dichiarazioni tra il 90 e il 92, l'ammiraglio si giustifica asserendo che le prime, quelle rese alla giornalista italiana, non erano state assolutamente preparate e si basavano solo sui ricordi di fatti di un decennio prima, ricordi di manovre, quelle compiute nel Mediterraneo, ripetitive e di normale amministrazione. Al presente invece egli aveva avuto modo di prepararsi consultando documenti del tempo.

L'ammiraglio, in questa occasione, risponde anche sul diario di bordo, cioè sullo Ship's Deck Log, e sulla "stranezza" delle annotazioni tra il 27 e il 28 giugno 80. Non trova una spiegazione al fatto che una stessa mano sembra aver compilato cinque turni di seguito. Rileva soltanto che tre giorni dopo e quattro giorni prima appare una stessa grafia per due turni di seguito. "Posso solo dire che è una coincidenza che cinque turni siano scritti dalla stessa persona il giorno in questione. Capisco che dà luogo a perplessità, ma è semplicemente un caso. Non ho una risposta migliore... . Era un giorno particolare, il giorno sbagliato suppongo, ma non ci ho fatto caso quando ho firmato il diario, perché ci ero abituato".

Anche sulla questione che nella mid-watch di quella notte manchi il rilevamento del valore di head bearing, l'ammiraglio non sa dare una spiegazione. "Non ho una spiegazione, a meno che non fosse leggibile alla persona che lo ricopiò. Normalmente il guardiamarina non omette di scrivere quel valore." "La nave è ancorata, ci sono circostanze in cui non si riesce a prendere i rilevamenti?" A questa domanda risponde il comandante Mangold con precisazioni che però non danno una risposta esatta alla questione.

“Potrebbe essere una spiegazione. Io stesso ho fissato i punti di rilevamento e c'è un problema riguardo al faro dei frangiflutti. Ho saputo che a Napoli hanno fatto dei lavori sui frangiflutti. Noi abbiamo una carta recente e il faro è più lontano rispetto alla sua posizione all'80. Oggi i punti di rilevamento daranno una posizione meno precisa di allora ... noi abbiamo controllato soltanto il primo giorno, quando la nave è entrata in rada, per essere sicuri che l'ancoraggio a Napoli fosse un X-ray”. Le dichiarazioni continuano, ma non danno spiegazione perché quella notte, a differenza di tutte le altre notti non fu rilevato quel valore di bearing. Solo Flatley aveva tentato di darne, asserendo che vi erano, non precisa però quando, talmente tante informazioni che l'“Head Bearing” non fu indispensabile per assicurare la validità di questo rilevamento (v. esami Flatley James e Mangold Thomas, in commissione rogatoria Washington 09.12.92).

E' invece da presumere, considerato che le prime dichiarazioni dell'ammiraglio Flatley – il fatto da lui stesso asserito, che non fossero state preparate, potrebbe essere un valore positivo, e non negativo come egli ritiene - sono sicuramente quelle più conformi a verità – nei tempi successivi possono essere intervenuti ripensamenti o pressioni, comunque ci sono stati dei ridimensionamenti – che anche se alcuni impianti radar fossero in manutenzione, altri siano rimasti in funzione per una primaria necessità di sicurezza della portaerei, che anche se si trovava, nel porto di un Alleato, era sempre in un'area “calda” e a rischio, come dimostrato dai pedinamenti quasi a vista dei sommergibili sovietici.

Da questi radar in funzione l'ammiraglio ha ricevuto i dati sull'intenso traffico a Sud. Di questi radar sono state chieste ed inviate le registrazioni del cielo sul Tirreno di quella sera. Lo stesso Tinkham aveva riferito che a quel tempo l'apparecchiatura di registrazione già esisteva, ma che essa non veniva tenuta in funzione di continuo ma solo all'occorrenza (v. esame Tinkham Ralph D., in commissione rogatoria USA, 03.12.90).

2.1.13. La testimonianza di Corrado Fioretto della Capitaneria di porto di Napoli.

Da ultimo sulla posizione della Saratoga potrebbe essere di interesse la testimonianza di Fioretto Corrado. Costui che ha prestato servizio presso l'ufficio Tecnico della Capitaneria di porto di Napoli in qualità proprio di addetto agli ormeggi ed ai disormeggi delle navi dal maggio 79 al marzo 92, riferisce, basandosi su una memoria non comune, i movimenti della portaerei

statunitense.

Egli dopo aver descritto le procedure in genere che dovevano essere osservate dalle navi che chiedevano l'ormeggio sia in porto che in rada, si sofferma in particolare sulla portaerei in questione. La Saratoga, come d'altra parte le navi da guerra in genere di bandiera statunitense, allorchè si trovava in prossimità di Napoli, avvisava via radio un particolare ufficio americano chiamato Fleet Line, ubicato all'interno del porto, all'altezza del molo 5, che a sua volta riferiva all'ufficio Tecnico della Capitaneria l'ora esatta di arrivo. La Saratoga non poteva, a causa delle sue dimensioni, attraccare alle banchine; ormeggiava perciò in rada; il suo punto di fonda era solitamente l'X2 all'altezza di Santa Lucia. Allorchè entrava in rada, essa, come tutte le altre navi da guerra, veniva controllata da una motovedetta della Capitaneria di porto, che accertava gli indici di inquinamento atmosferico cagionato dalle attrezzature di bordo. Questa motovedetta comunicava, a cadenze di trenta minuti, con Compamare, e tutte le operazioni da essa compiute venivano trascritte sul libro di bordo.

All'atto del disormeggio le navi da guerra statunitensi avvisavano il Fleet Line – ove operavano militari statunitensi di origine italo-americana, che perciò parlavano con facilità l'italiano – che a sua volta riferiva a Compamare. Compamare d'altra parte riceveva la notizia del disormeggio dalla motovedetta, che non solo comunicava l'operazione, ma ne dava anche conferma. Tutte le operazioni riferite a Compamare erano trascritte sul registro degli arrivi e partenze. Nell'ambito di dieci minuti dalla trascrizione Compamare comunicava l'ora esatta della partenza all'ufficio Operativo della Marina Militare.

Il Fioretto nella sua qualità di addetto agli ormeggi e ai disormeggi, provvedeva alle trascrizioni di cui sopra sul detto registro. Il registro aveva durata annuale e giornalmente vi venivano registrati arrivi e partenze sui rispettivi fogli. Il nostro in quel periodo – dal maggio 79 al 92 – faceva il turno di notte, montando alle 20.00 e smontando alle 08.00 del mattino successivo. Questo turno era articolato su tre impiegati, per cui prestava il servizio una notte ogni tre. La sera della “disgrazia” egli non era di turno. Questo ben lo ricorda, perchè le “disgrazie” cioè gli eventi particolarmente gravi, gli si imprimono nella memoria – come il terremoto dell'Irpinia – e ne rammenta data, circostanze e anche eventi connessi.

Non essendo stato al lavoro la notte di quel 27 giugno, egli è sicuro di aver prestato servizio o il 28 o il 29 immediatamente successivi. E ricorda questa sera immediatamente seguente, perchè nel corso di essa fu raggiunto dai capirimorchiatori che in genere gli portavano il caffè in ufficio ad inizio turno – i rimorchiatori erano attraccati al molo dell'Immacolata, accanto alla

sede dell'ufficio Tecnico – e quella sera gli riferirono di essere stati inviati sul luogo di caduta del velivolo. In quella occasione fu rilevata ? Fioretto rammenta di avere egli in prima persona commentato in tal senso ? l'assenza degli americani e il danno che ne era derivato ai soccorsi, dal momento che essi disponevano di mezzi largamente superiori e quindi avrebbero potuto dare ausilio di maggiore efficienza. Il commento del Fioretto, come l'implicita conferma dei capirimorchiatori, – è questo il passaggio di maggior rilievo – derivava dal fatto che egli era a conoscenza che la Saratoga alla data del disastro non era più a Napoli, avendo ricevuto dalla motovedetta data e orario di partenza. Del fatto dell'assenza da Napoli è sicuro così come che essa era avvenuta in giorni immediatamente precedenti l'incidente aereo; è solo incerto tra 26 e 27 di giugno. Così come è certo dell'orario e cioè le ore 00.45. Alle 01.00 avvisò l'operativo del Comando della Marina Militare sulla linea militare al numero 2717. Di ritorno, a brevissima distanza di tempo, sempre sulla linea militare riceveva telefonata del predetto operativo, che così si assicurava che la notizia del disormeggio provenisse da Compamare.

Esibito al teste il registro arrivi e partenze dell'80, in giudiziale sequestro, egli ha rilevato, attraverso la sua sigla, sue presenze il 22, 25, 28 giugno e 1° luglio 80. Rigion per cui la conversazione con i capirimorchiatori dovrebbe essere avvenuta la sera del 28 e la partenza della Saratoga nelle prime ore del 26. Egli riconosce, al 25 giugno, la sua firma lì ove “smarca” alle 21.40 il postale Carducci in partenza per Palermo. Osserva poi che laddove “ricordo di aver trascritto l'avvenuta partenza della Saratoga, si evidenziano cancellature rendendo impossibile ogni eventuale riscontro. Alla data del 01.07.80, dove risulterà montante alle ore 20.00, in corrispondenza della pagina relativa alla partenza della Saratoga, noto che la scritta in rosso, dove si evidenzia tra l'altro la cancellazione della sopraccitata nave, non è di mio pugno così come non lo è l'annotazione a matita del rimorchiatore “Meridiano” rientrato alle ore 02.00 del giorno successivo. Alla data del 6.07.80, a mia firma, non riconosco quanto scritto in rosso relativamente alla Saratoga. Faccio presente che era categoricamente proibito agli operatori l'uso della penna rossa per la compilazione del registro... la mia interpretazione, in relazione alla partenza della Saratoga, così come si evidenzia dal simbolo W, è incompleta dell'ora da parte di Maridipart Napoli”.

Il teste ricorda, da ultimo, che nel 92 o 93 l'allora comandante del porto ammiraglio Gallerano o Gallarano, che stava ricercando il personale in servizio al tempo dell'incidente di Ustica, per presentare la relativa lista all'AG, gli aveva chiesto se rammentasse la presenza della Saratoga nella

rada di Napoli quel 27 giugno 80. Aveva risposto che quella portaerei era partita alcuni giorni prima, anche perchè egli stesso l'aveva messa in uscita, e che comunque il fatto poteva essere verificato sul relativo registro. (v. esame Fioretto Corrado, GI 06.02.97).

Il ricordo del teste, animato dal desiderio di dar contributo alla ricostruzione dei fatti, è però contrastato da circostanze appurate con certezza. La Saratoga quel 27 giugno, di sicuro almeno fino al pomeriggio tardo, è stata in rada. E quindi l'uscita dalla rada potrebbe essere avvenuta solo dopo quell'ora e non prima cioè il 26. La memoria del Fioretto, che pure per alcune circostanze si mostra lucida, diviene di certo non credibile quando narra della sposa che attende per più tempo sul molo per imbarcarsi sulla Saratoga, ove avrebbe dovuto trascorrere la sua luna di miele.

3. L'attività volativa.

Contrariamente a quanto affermato nell'ormai famoso documento Cincusnaveur, emesso nell'immediatezza, con ogni probabilità su sollecitazione del Working Group e del 2° Reparto che a contatto di gomito lavorava con esso – e cioè che quella sera all'ora dell'incidente la 6^a Flotta non aveva alcuna nave nè aereo operanti nel Mar Tirreno; e che per di più non vi era stata alcuna perdita di aerei da portaerei della stessa Flotta o basati a terra - sono emerse più attività di volo prima durante e dopo l'incidente nel Tirreno e in particolare in aree prossime a quella dell'evento. Attività riconducibili a volte chiaramente alla Forza Aerea e all'Aviazione di Marina degli Stati Uniti; altre presumibilmente a velivoli libici; altre ancora non identificate, poiché prive di SIF, ma con caratteristiche di volo da piattaforme in mare, con ogni probabilità americane o francesi. Quanto a quelle individuate si devono separare, sulla scorta di una distinzione formulata in risposta alle rogatorie verso gli USA, una volta esclusi i civili e presi in considerazione solo i velivoli militari, quelli armati da quelli non armati. Per quelli non individuati si può soltanto dire che siano con funzioni belliche, in ispecie di caccia, quelli che volano a velocità molto alte, come si può dire con sufficiente certezza che siano imbarcati quelli che la detezione radar vede alzarsi od abbassarsi in aree di alto mare.

A parte quelli non armati da carico o supporto tutti i restanti individuati o la cui presenza è certa o probabile, devono ritenersi armati; come quelli in esercitazione in concomitanza dell'evento; quelli di scorta ai C141 Starlifter e ai C5 Galaxy, che arrivano il 28 successivo al disastro al

Cairo, i giganteschi aerei da trasporto che precedono il trasferimento di quelli da guerra e trasportano il materiale necessario alla costruzione della base e al funzionamento autonomo di un aerodromo militare; quelli che secondo Coe pattugliavano continuamente il Tirreno per impedire le penetrazioni libiche - macchine libiche e piloti del Patto di Varsavia - in quel mare; quelli che dovevano continuamente far caccia antisommergibile alle unità subacquee sovietiche, che in quel periodo erano quattro: una della classe Victor nel Mediterraneo occidentale; una della classe Echo 2° nello Ionio – Canale di Sicilia; una della classe Tango nel canale di Sardegna; una della classe Foxtrot nel canale di Creta.

Un'attività quindi a dir poco intensa e gravosa, propria di una Potenza che s'è fatta carico della tutela dell'intera area mediterranea; attività di certo che rende inattendibile il messaggio in questione, secondo cui ogni attività era cessata sin dal primo pomeriggio, dimenticando quella, sempre militare riservata o segreta, di certo armata e quella di routine, che ben poteva essere di esercitazione non armata, ma doveva esserlo se di osservazione ed eventuale contrasto di attività di forze armate ostili. Come rende inattendibile la nota Atwood del 15 maggio 89 ove si esclude che vi fossero aerei dell'USAF in volo al momento dell'incidente di Ustica, e si sottolinea che non vi è disponibilità di registrazioni radar relative al traffico aereo nel Tirreno per il 27.06.80. Precludendo così ogni possibilità di accertare voli che avevano toccato quell'area del Tirreno comprensiva della zona del disastro, a mezzo specialmente del monitoraggio radar della portaerei o del suo picchetto, osservatorio primario su quel cielo. Nota con la quale si dà meticolosamente conto dell'attività degli aerei imbarcati sulla Saratoga, che però dopo ventuno sortite dalla base aeronavale di Sigonella nel giorno 27.06.80, alle 16.18 avrebbero cessato ogni operazione.

Riguardo al trasporto e impiego di missili aria-aria – continua la Atwood -, i registri primari della Marina USA documentano che non vi è stata “nessuna prova su banco (captive test) né alcuno sparo da parte degli squadroni aerei della USS Saratoga né da parte di nessun altro squadrone della 6ª Flotta nei giorni tra il 26 ed il 28.06.80”. In tal senso anche i registri del 7555° “Squadrone di addestramento tattico” di Decimomannu; che infatti attestano che non ci sono stati voli di aerei appartenenti alla Marina USA da questa base sarda né è stato fatto alcun uso del poligono di tiro per missili aria-aria di Capofrasca in quel 27 giugno. Le registrazioni indicano anche che le operazioni giornaliere di volo da parte di elementi del Quartier Generale dell'Aeronautica USA in Europa (USAFE) a Decimomannu erano state portate a termine per le 17.00L. In conclusione i velivoli operativi statunitensi sul Tirreno dalle 17.00L in poi erano tutti fermi a terra nelle

varie basi.

Questa conclusione di non operatività si pone in un certo senso in contrasto con quelle prime dichiarazioni rilasciate proprio dall'ammiraglio James H. Flatley comandante della Saratoga, che nel luglio 90 aveva affermato che gli addetti ai radar della portaerei la notte del 27.06.80 avevano notato “un traffico aereo molto sostenuto nell'area di Napoli, soprattutto in quella meridionale; sul radar abbiamo visto passare moltissimi aerei”.

Ma la nota della Difesa USA del maggio 89 attesta perentoriamente che “nessuna registrazione verbale o radar riguardo a traffico aereo nel mar Tirreno per il pomeriggio sera del 27.06.80 è attualmente disponibile. Le procedure in uso al tempo richiedevano che registrazioni di questa natura venissero conservate solo per 24 ore, a meno che circostanze inusuali richiedessero un periodo più lungo. L'assenza dei registri indica che non era stato rilevato nulla di anormale. Le navi in porto sono obbligate a spengere il sistema radar; quindi, la maggior parte delle navi della 6^a Flotta non erano in grado di monitorare il traffico nelle zone in cui erano attraccate.

A quest'ultimo proposito, ossia sulla indisponibilità e pertanto sulla irrilevanza delle registrazioni radar della portaerei USA a Napoli, non si comprende allora quale fosse l'interesse dei superiori gerarchici del comandante della Saratoga ad acquisire i nastri di registrazione radar della portaerei nei giorni successivi all'incidente di Ustica, come venne testimoniato proprio dall'ammiraglio Flatley “ci limitammo a riesumare i nastri con le registrazioni radar e li trasmettemmo ai superiori ... mi è stato detto che i miei superiori erano interessati all'esame delle registrazioni radar da noi effettuate quella notte”.

Né si possono comprendere, a meno che non si ritengano strumentali, le indicazioni della nota del 15.05.89 che attesta che al tempo le registrazioni venivano sì compiute, ma conservate solo per ventiquattro ore, a meno che circostanze insolite non rendessero necessario un periodo più lungo, e che le navi in porto sono obbligate a tener chiusi i loro sistemi radar. (v. nota Donald J. Atwood 15.05.89).

Appaiono perciò evidenti contraddizioni tra la prima e le successive dichiarazioni di Flatley, così come tra queste ultime e la nota del Dipartimento della Difesa, su registrazioni e conservazioni ed esibizione delle stesse.

3.1. Il primo accertamento della presenza di un velivolo della US Navy.

Ma non solo queste contraddizioni. Con il progredire dell'inchiesta, in particolare dalla trascrizione delle registrazioni tra diversi siti dell'Aeronautica Militare emerge invece una situazione ben diversa da quella dichiarata – sempre che non ci si fermi a quella formale e inaccettabile limitazione, per effetto della quale si prende in considerazione solo il punto e l'attimo dell'incidente. Ad ore 18.35Z, poco più di venti minuti prima del disastro appare in una conversazione tra Roma-Ciampino e Catania un Navy, un velivolo cioè della Marina degli Stati Uniti. Roma chiede a Catania “senti il Navy che fa?” e Catania risponde che è decollato proprio in quel momento e cioè ai 35'. Gli interlocutori s'accordano subito dopo su uno stimato su Reggio ai 50', e danno, in una successiva conversazione due minuti dopo, anche la sigla di questo velivolo ovvero Navy 61206. Tre minuti più tardi s'accordano per separarlo da un altro volo, con il quale coinciderebbe sull'ora nell'area di Reggio, collocandolo a 170 ovvero a quota 170 centinaia di piedi.

Ad ore 18.52Z conversazione diretta tra Roma-Ciampino e questo Navy. Il velivolo statunitense comunica che ai 50 aveva superato il Romeo-Charlie-Alpha, e ciò a 160 di quota. A richiesta di quale fosse lo stimato di Caraffa, risponde agli 07, ricevendo autorizzazione anche per la discesa a 100 e invito a contattare Lamezia su 118.8. Ad ore 18.54Z il velivolo americano ha una brevissima conversazione con Marsala cui dice d'essere Charlie 12 Sigonella e cioè November 61206, confermando Reggio Calabria alle 19.00Z. Ad ore 18.58Z Roma-Ciampino colloquiando con Lamezia chiede al sito calabrese se il Navy fosse con loro ricevendone risposta affermativa. Ad ore 19.28Z Roma dice a Lamezia di farsi dare dal Navy al momento in cui lascia Lamezia il livello voluto e lo stimato di Caraffa, giacchè Ciampino non lo sente quando è basso. Lamezia risponde che quell'aereo sta facendo la seconda procedura e, se ne fa una terza, in esito lo autorizza a Caraffa. Nel frattempo gli chiede la sigla e il livello. In una successiva telefonata, due minuti dopo, Roma chiede se sta ancora a terra e Lamezia risponde che non sta atterrando bensì sta facendo delle prove, dei passaggi; al momento è al finale di un passaggio; farà poi un altro avvicinamento, dopodiché andrà via; impiega quattordici minuti ogni avvicinamento. Ad ore 19.31Z Lamezia informa Roma che il velivolo in questione ha lasciato Caraffa in quel momento, e ne richiede la clearance. Ad ore 19.37Z c'è l'autorizzazione da parte di Roma per inserimento Caraffa livello 150 destinazione Sigonella via Reggio Calabria; ha lasciato Caraffa, sta facendo un ultimo avvicinamento che finirà ai 50 e poi ritornerà a Sigonella. Ad ore 19.58Z Roma contatta direttamente il Navy per chiedergli

il livello e conferma dello stimato per Caraffa agli 05'. Avuta risposta positiva lo invita a contattare Catania su 120.7. Ad ore 20.02Z Roma contatta Catania, riferendo che il Navy ha un fix di Ciampino rotta standard, sale e mantiene 200, soggetto al Navy - frase di cui non s'è inteso l'esatto senso, ma ben potrebbe interpretarsi come soggetto alla guida, ovviamente radar, della Marina statunitense. Ad ore 20.03Z chiamata di Ciampino per un sito non identificato, ove si menziona il Navy, ma non si comprende a quale proposito.

Ad ore 20.05Z comunicazione tra due siti non identificati di cui però l'X1 dovrebbe essere Roma. Questo X1 chiede se il Navy ha lasciato Reggio, ricevendo risposta negativa dal secondo sito, che comunque segue quel velivolo sul radar, collocandolo in quel momento a 30 miglia circa a Nord-Est di Reggio. Ad ore 20.15Z Catania avvisa Roma che il Navy ha lasciato Reggio in quel momento.

Questo velivolo è incontrovertibilmente un aereo della Marina degli Stati Uniti. E' in volo al momento del disastro, giacchè è sicuramente decollato intorno ad ore 18.35Z e a 20.15Z ha lasciato Reggio per dirigersi verso Sigonella aeroporto di destinazione. E' un C12 cioè Navy 61206. Sta facendo esercitazioni giacchè fa prove di passaggi cioè avvicinamenti sull'aeroporto di Lamezia. Secondo perito di parte civile, ing. Jorno, che aveva consultato documentazione statunitense, questo velivolo era un Beechcraft VC12B Super King Air matricola BJ16 registrato dalla US Navy con la matricola 61206, nel periodo 77/78.

In considerazione di queste risultanze e di quanto affermato sino ad allora dalle autorità degli Stati Uniti, si richiedevano mediante commissioni rogatorie nuovi accertamenti. In particolare con la rogatoria del 29.10.91.

Sul punto rispondeva il Sottosegretario alla Difesa Wolfowitz, affermando di aver effettuato un'indagine su tutta la documentazione disponibile originata dalla base aeronavale di Sigonella sul 27 giugno 80. Così testualmente sul velivolo con contrassegno Navy 61206: "era quasi certamente un UC129, King Air, aereo da trasporto, bimotore, turboelica, assegnato alla base aeronavale di Sigonella. Non è dotato di armi e non è stato mai modificato per portare armi di nessun tipo. Il numero dell'aereo è BUNO 16206. L'aereo è decollato alle 15.24 ore locale ed è rimasto in volo per 2,4 ore. E' decollato di nuovo dalla base aeronavale di Sigonella alle 20.34 ore locale (24 minuti prima della caduta del velivolo Itavia) per un ulteriore volo di 2,4 ore. Data l'autonomia dell'aereo, non è possibile che arrivasse sul luogo della caduta in 24 minuti".

In questa lettera il Sottosegretario Wolfowitz risponde anche sulla questione della presenza di traffico intenso militare, ribadendo la risposta del

maggio 89 formulata dal Vice-segretario Atwood contenente tutte le informazioni a disposizione del Governo degli Stati Uniti, e cioè per quanto concerne gli aerei - sulla portaerei già s'è detto nella parte relativa - che il gruppo di volo, imbarcato sulla portaerei Saratoga aveva effettuato quel 27 giugno 21 uscite dalla base aeronavale di Sigonella. L'ultimo degli aerei della Saratoga era atterrato alle 16.18 ora locale, ovvero tempo prima del disastro. Quanto all'Aeronautica Militare degli Stati Uniti, non v'era alcun aereo di nessun tipo appartenente ad essa in volo in zona (v. nota Paul Wolfowitz 04.12.91).

E' evidente che le informazioni fin qui individuate sono fortemente in contrasto con altre notizie acquisite agli atti ed in particolare con il noto messaggio di Cincusnaveur che, nell'80 precisava che "non operavano nel mar Tirreno navi o velivoli della 6^a Flotta USA". Tali contrasti alimentano ancor più il dubbio che la sera dell'incidente fossero presenti velivoli americani e pongono in evidenza, nonostante l'intento di rispondere ai quesiti delle rogatorie, le rilevanti difficoltà nel rapporto di collaborazione con gli Stati Uniti d'America. Resta comunque provato che un velivolo statunitense, nonostante la distinzione accampata tra velivoli armati e non armati, fosse in quel periodo di tempo in volo e addirittura si esercitasse.

3.2. La presenza del "Juliet Mike 169".

Sempre dalle trascrizioni delle registrazioni di comunicazioni tra siti dell'Aeronautica Militare è emerso che altro aereo statunitense lascia il territorio italiano a breve distanza di tempo dal disastro. Si tratta del "Jimmy 169", che appare per la prima volta in una conversazione tra Roma-Controllo e Catania ad ore 19.16Z. Catania riferisce di avere Jimmy 1-79 (probabile errore del controllore) per l'"accesa" cioè in procinto di decollo. Ad ore 19.24Z Roma chiede a Catania di interpellare il Juliet Mike su una determinata rotta, e via Reggio Bianca 26, Ambra 1, Elba. Nella successiva telefonata ad ore 19.26Z Catania comunica a Roma che il velivolo in questione non accetta la rotta proposta. Al che Roma risponde che in tal caso resta al suolo dal momento che vi è un Itavia che ancora non è atterrato e non si sa dove sia. Ad ore 19.27Z arriva la clearance con l'autorizzazione a Torrejon (e non Torre Jonne come erroneamente trascritto) via Bianca 20, Delta Whisky 23. Ad ore 19.31Z Roma dice di non avere Jimmy 169. Ad ore 19.32Z Roma chiede a Catania qual è il piano mancante e il sito siciliano risponde che è Jimmy 169, che deve andare da Sigonella a Leso (nuovo

errore nella trascrizione) cioè Lima Echo Tango Oscar - che è la sigla dell'aeroporto spagnolo di Torrejon, dove è situata una base statunitense; nde - con dettagli sul livello, lo stimato e la rotta.

Ad ore 19.39Z Catania comunica che quel velivolo è decollato ai 35' e si troverà a Palermo ai 55'. Seguono contatti diretti tra Roma-Controllo e il velivolo, principalmente per determinare il livello del volo. Questo Juliet Mike 169 in conclusione è un velivolo che chiede di decollare senza un piano di volo e pretende di ottenere la clearance solo dopo alcune questioni sulla rotta. Di questo velivolo si fa menzione nel registro dell'IC di Marsala.

Richieste notizie su di esso con la medesima rogatoria agli Stati Uniti che per il Navy 61206, con la stessa risposta il Sottosegretario Wolfowitz ha riferito che il velivolo con il contrassegno JM169 “era quasi certamente un CT-39 Sabreliner commercializzato sul mercato, aereo da trasporto assegnato al Fleet Support Logistic Squadron (VR-24), che, secondo la documentazione della Marina degli Stati Uniti, iniziò il volo alle 19.35 ora locale anzichè alle 19.30Z e rimase in volo per 4,1 ore”. La Difesa americana si preoccupava inoltre di specificare che quel velivolo non era mai stato modificato per portare armi e che, essendo da trasporto, non poteva essere armato. Sottolineava inoltre che il numero d'identificazione del velivolo, cioè nr.159362, era ancora in dotazione al VR-24 di Sigonella che continuava ad usare il segnale di chiamata Juliet Mike. La nota del Sottosegretario americano concludeva: “il piano di volo è stato distrutto molto tempo fa, per normali procedure militari”.

Certo potrebbe apparire contraddizione tra le due versioni. Mentre la prima individua questo JM169 come velivolo militare da trasporto diretto a Torrejon (Spagna), la seconda lo descrive come velivolo di base a Sigonella che, decollato alle ore 19.35, rimane in volo per circa quattro ore. A proposito di entrambe le versioni, a prescindere dal contrasto rilevato, appare comunque strano che la traccia in questione non risulti individuata dai siti radar di Siracusa, Marsala e Licola.

Al fine di acquisire elementi che potessero chiarire i dubbi sull'effettiva attività volativa dell'aereo è stata svolta istruttoria sulla base USA di Sigonella, sede del 41° Stormo dell'AM. Istruttoria che, tuttavia, non ha consentito l'acquisizione di ulteriori informazioni sulla missione eseguita quella sera dal velivolo da trasporto statunitense, giacchè l'ufficiale italiano interpellato non risponde, stimando la materia coperta da segreto militare. (v. rapporto DCP, 04.12.91).

Nonostante la distinzione che viene posta dalle autorità statunitensi tra velivoli armati e quelli disarmati, resta che altra attività militare, da base in Italia verso la Spagna, viene posta in essere a brevissima distanza dal

disastro da aereo la cui partenza appare non programmata, perchè senza piano di volo; urgente perchè con richiesta di clearance immediata; che tocca aree del basso Tirreno nelle quali si presumeva fosse precipitato il velivolo.

3.3. I velivoli P-3C.

Nella predetta nota Wolfowitz si aggiunge che anche altri tre velivoli P-3C da ricognizione marittima erano decollati dalla base aeronavale di Sigonella ed erano rimasti in volo la sera del 27 giugno 80. Il primo aveva lasciato Sigonella alle ore 14.35 ora locale ed aveva effettuato una missione di routine di 10.5 ore di pattuglia antisommergibili. Al momento della caduta del DC9 Itavia era in volo al Sud della Sicilia, oltre 50 miglia nautiche dal luogo dell'incidente. Il secondo era decollato alle 19.10 ora locale, era rimasto in volo per 48 minuti ed era atterrato approssimativamente un'ora prima del verificarsi della caduta. Il terzo era decollato alle 22.00 ora locale, oltre un'ora dopo l'incidente, ed aveva effettuato una missione di routine di 10.4 ore di pattuglia anti-sommergibili a Sud della Sicilia.

L'estensore della nota così concludeva la nota “riassumendo... devo ribadire che quest'ultimo esame della nostra documentazione indica che i cinque velivoli – e cioè oltre i tre P-3C, il Navy 61206 e il Juliet Mike 169 - sopracitati della Marina degli Stati Uniti erano in volo la sera del 27 giugno 80. Erano tutti aerei da trasporto o da ricognizione”. Si afferma qui la distinzione tra queste due categorie e le restanti, più propriamente con funzioni belliche, che però non coincide con la distinzione tra velivoli armati e non armati.

In effetti l'aeroporto di Sigonella era all'epoca, ed è, sede di base NATO e nell'80, come ora, era adibito all'atterraggio ed al decollo di aerei militari italiani, statunitensi e dell'Alleanza Atlantica. Dalla trascrizione delle registrazioni tra diversi siti dell'AM emerge che il 27.06.80, erano in volo velivoli denominati “P/3 Orion”, quadrimotori della Lockheed in uso alla Marina americana per il pattugliamento marittimo anti-sommergibile.

In una missiva del 29.11.88, relativa all'attività dei velivoli stranieri il 27.06.80 redatta dalla 3^a Regione Aerea ed indirizzata allo SMA - Segreteria particolare S.C.S.M. si pone in evidenza che il CRAM di Marsala, in diversi orari, alle 02.45Z, 14.03Z e 22.10Z aveva avuto un contatto radio/radar con tre velivoli P/3 americani (la cui missione consisteva nell'eseguire un raid chiuso Sigonella-Sigonella) che durante la fase di rientro avevano chiesto assistenza alla navigazione.

Quindi aerei militari, sicuramente armati, in volo all'ora dell'incidente.

3.4. La presenza del velivolo “JM125”.

A seguito della perizia fonica Ibba-Paoloni disposta nel luglio 96, emergeva una circostanza di interesse dalla trascrizione della bobina 2°, contenente la comunicazione delle ore 19.45Z intercorsa tra un velivolo “JM125” e la sala operativa di Marsala. Dalla conversazione si evince che l’aereo era in volo per Catania. Ma su tale velivolo non sono apparse altre evidenze oltre a questa conversazione, né i competenti organi americani sono stati in grado di riferire notizie precise e certe su di esso, sicuramente militare.

Su questa attività volativa, di cui si deve sottolineare l’orario di poco successivo alla perdita di contatto con il DC9 Itavia, s’è provveduto a verificare la presenza in un’eventuale relativa traccia sulle “THR” di Marsala; però con esito negativo.

Ma ciò sembra valere in linea generale; si può cioè affermare che tutti i voli JM - di cui si è avuta conoscenza nel corso dell’inchiesta - non risultano esser mai stati inizializzati dagli operatori radar e pertanto non appaiono sulle THR. E quand’anche risultassero sulle THR, sarebbero solo teoricamente individuabili, ma non identificabili, perché la sera dell’incidente nessun velivolo militare dà risposta al “SIF2”.

3.5. La traccia Alfa Juliet 421: i velivoli C141 USA impiegati per un ponte aereo con l’Egitto nel giugno 1980.

L’interesse sui velivoli C141 scaturisce da evidenti riferimenti tratti dalle conversazioni telefoniche tra enti e siti radar dell’AM. In particolare, dalla conversazione telefonica delle ore 22.22Z del 27.06.80, bobina D - canale 14 di Martina Franca - tra il capitano dell’AM Patroni Griffi, capo sala operativa del 3° ROC di Martina Franca ed il maresciallo Acampora della sala operativa del 22° CRAM di Licola, di cui già più volte s’è detto.

Accertato nel 96 che quella conversazione telefonica era intercorsa tra la sala operativa del SOC e l’utenza del capo controllore di Licola, la richiesta di Patroni Griffi presenta molteplici significati che non hanno mai trovato una spiegazione sia nel materiale documentale che nelle varie dichiarazioni rese da testi e imputati. Si ricordi che l’ufficiale di Martina Franca chiede all’operatore di Licola: “l’Alpha Juliet 421, che ci state

plottando cos'è?”. In effetti il Nato Track Number appare originato e assegnato dal centro radar di Marsala, per cui sarebbe dovuto essere nelle registrazioni radar e quindi apparire sui tabulati THR di quel centro radar che coprono anche l'orario in questione, cioè 22.22Z. Invece singolare è la circostanza che proprio quel NTN non appare nella fascia oraria in disamina sul tabulato della THR ed è ancor più singolare che quel NTN qualche ora prima, cioè dalle ore 18.53Z alle 19.01Z appaia sui tabulati THR di Marsala come il volo del DC9 Itavia. Non è possibile riscontrare se tale traccia sia stata effettivamente trasmessa da Licola a Martina Franca, intorno alle ore 22.22Z, in quanto sia il DA1 che la messaggistica trasmessa dal 22° CRAM al 3° SOC la notte dell'incidente fino alle ore 01.00Z sono stati distrutti.

Patroni Griffi, in merito al contenuto della telefonata, aveva sempre sostenuto, sin dal suo primo interrogatorio gennaio 92, che la conversazione intercorreva con il centro radar di Marsala e non con quello di Licola, per cui le sue dichiarazioni si basavano sulla tesi che egli seguisse il traffico sul PPI della console Nadge della sala operativa del SOC. L'ufficiale aveva fornito, nei diversi esami testimoniali, varie argomentazioni sul contenuto della telefonata finché il 7 novembre 96, gli viene contestato, secondo quanto scoperto, che quella telefonata era avvenuta non con Marsala bensì con Licola. Patroni Griffi tenta di fronteggiare la contestazione, asserendo che egli vede, trattandosi di sito fonetico manuale, la traccia plottata sul display board e non sul PPI. Quindi fornisce una ulteriore spiegazione sul significato della frase pronunciata nella conversazione “occhio che vedo dei baffoni”, nel senso che egli vede segnati sul display board dei segmenti che, a seconda della lunghezza, indicano la velocità del velivolo. Sul fatto che il NTN sia AJ421 e il relativo plottaggio venga effettuato da Licola, quando questa traccia risulta inesistente sui tabulati THR di Marsala in quella fascia oraria, Patroni Griffi non sa dare alcuna spiegazione. E' singolare anche che quel capo controllore, venuto a conoscenza nel corso della telefonata che quella traccia corrispondeva a un C141, velivolo da trasporto americano di rilevanti dimensioni e quindi non eccessivamente veloce, non sa dare spiegazioni e il significato che egli dà al termine “baffoni”, sia visti al PPI che sul display board, come indicativo di alta velocità, appare di dubbia interpretazione. Di certo Patroni Griffi, che non può sostenere la tesi della velocità, parla di C141 sulla base di altre conoscenze, che possono essergli provenute tra l'altro da messaggi e piani di volo. E quindi che egli sapesse che a quell'ora dovesse passare un C141.

A seguito di rogatoria del 15.02.92, il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti, con nota del 25.11.92 comunicava, tra l'altro, l'esito delle attività svolte in merito ai velivoli “C-141 e HC-141 Operations”. “L'aereo

C141 è un aereo di trasporto molto grande appartenente alla USAF. Non è armato. Il prefisso “H” è aggiunto dai controllori del traffico aereo per identificare l’aereo come “heavy” (pesante) ai fini di poter separare il traffico aereo del controllo. L’Air Mobility Command è stato in grado di ricostruire un vecchio nastro magnetico di un computer delle missioni dei C141 nell’area del Mediterraneo il 27 giugno 80. L’elenco dà i tempi e i luoghi dei decolli e degli arrivi. Non sono ancora disponibili né i segnali di chiamata né le rotte precise”.

A tal proposito si deve ricordare che nel marzo del 92 furono acquisite notizie stampa che riferivano dell’arrivo in Egitto, nel mese di luglio del 1980, di una squadriglia di caccia bombardieri USA “F4 Phantom” per un’esercitazione di addestramento congiunta con l’Aviazione militare egiziana. Furono perciò richieste informazioni nel 92, alle competenti autorità egiziane e, nel 93, a quelle statunitensi. Le risposte fornite da questi due Paesi non furono di alcun conforto perché entrambe le autorità interpellate non fornivano elementi di riscontro in ordine alla presunta esercitazione, che ad ogni modo veniva confermata solo dagli americani come la Bright Star, collocata però nel novembre del 1980. L’Aeronautica militare americana ha comunque schierato in Egitto degli aerei da combattimento, il 9 e il 10 luglio, mediante un volo non stop di 13 ore dagli Stati Uniti. La squadra d’anticipo che doveva appoggiare questo schieramento era stata trasportata in Egitto il 28.06.80 a bordo di due aerei da trasporto C141 e CS, cioè Galaxy e Starlifter. Questi aerei furono riforniti di carburante in volo, sopra il Mediterraneo, da aero-cisterne KC-135, che avevano preso il volo dalla base della RAF di Mildenhall, nel Regno Unito. E quindi questi velivoli “tagliavano” sul Mediterraneo e se sono giunti al Cairo il 28, è probabile che abbiano volato anche il 27 di giugno di quell’anno.

Per quanto riguardava le esercitazioni nei cieli italiani, l’Autorità rogata poneva in evidenza che la maggior parte degli aerei statunitensi di stanza in Europa, che erano in volo nel pomeriggio del 27 giugno 80, stavano partecipando a due esercitazioni in Nord Europa. Il Dipartimento comunque non era in grado di poter confermare se nella zona di interesse vi fossero stati dei voli locali di addestramento di routine, in quanto normalmente questo tipo di voli non veniva registrato.

Tuttavia nell’aprile del 95 il giornalista Andrea Purgatori consegnava degli articoli stampa apparsi su giornali americani, sul detto rischieramento di caccia Phantom americani in Egitto, e sul relativo ponte aereo militare, avvenuto anche il giorno 26.06.80 per garantire loro la necessaria assistenza a terra.

Si deve anche ricordare la relazione “La situazione mediterranea del 1980” datata 15.05.95, della Commissione Stragi. In esso al paragrafo “Il ponte aereo del Cairo”, appaiono particolari d’interesse sulla presenza degli Americani nella capitale egiziana, a seguito di un ponte aereo effettuato nella terza settimana di giugno sui cieli del Mediterraneo. Questo ponte era parte dell’operazione “Proud Phantom”, che aveva come obiettivo ufficiale un programma di esercitazioni della durata di tre mesi, durante i quali un gruppo di volo di Phantom del 347° Stormo tattico dell’Aeronautica Militare americana venne trasferito dalla base georgiana di Moody all’aeroporto di Cairo Ovest.

Il ponte aereo americano per l’Egitto è sostenuto da aerei da trasporto militari: i C5 Galaxy e i C141 Starlifter. La relazione riporta anche le diverse ipotesi sul vero obiettivo del ponte aereo e della stessa operazione. Tra le tante spiegazioni che si susseguono, appare di rilievo quella fornita da un anonimo analista apparsa sulla rivista specializzata americana “Aviation week and space technology”. Vi si avanza il sospetto che l’esercitazione “Proud Phantom” nasconda la preparazione di un attacco militare americano-egiziano alla Libia. Questa notizia appare sulla citata rivista il 23.06.80, data della sua distribuzione nelle edicole statunitensi. Tra le varie informazioni sul ponte aereo, la rivista annuncia che un secondo gruppo di specialisti in comunicazioni dell’Aeronautica Militare americana “partirà il 26 giugno” diretto al Cairo.

3.6. Velivolo della US Navy in decollo da Verona-Villafranca con destinazione “ZZZZ”.

Come s’è scritto, il maresciallo Berritta Sergio, all’epoca dei fatti controllore del Traffico Aereo presso l’aeroporto di Villafranca di Verona, ha reso dichiarazioni collegabili al disastro aereo di Ustica. Il sottufficiale nelle numerose deposizioni ha affermato che la sera della caduta del DC9 Itavia aveva iniziato il servizio tra ore 19 e le 20 circa e che il collega smontante gli aveva riferito che un aereo della Marina statunitense, tipo Crusader, senza destinazione sul piano di volo era in sosta nel piazzale antistante il 28° Gruppo, in attesa di decollare. Berritta ha ricordato che proprio per questa lacuna, relativa alla destinazione sul piano di volo dell’aereo americano, il controllore della sala operativa di Padova aveva fatto alcune rimostranze ed il sottufficiale era stato costretto a chiedere al pilota se quell’indicazione “ZZZZ” stesse a significare la presenza di una

portaerei nel Mediterraneo. Berritta ha dichiarato che la risposta del pilota aveva confermato la presenza dell'unità americana.

Deve essere sottolineato che la versione del sottufficiale assume maggior valenza proprio riguardo a quest'ultima circostanza; infatti Berritta prosegue ricordando che l'operatore del Controllo di Padova aveva autorizzato il decollo del Crusader a seguito della confermata presenza della portaerei. Contemporaneamente anche Roma-Controllo aveva accettato il velivolo straniero e, in considerazione del fatto che nello stesso frangente stava decollando un altro aereo dall'aeroporto di Bologna (il DC9 Itavia), il Centro di Roma comunicò che avrebbe assegnato il livello più alto al velivolo che fosse partito prima.

Secondo il Berritta, i contatti con la sala operativa dell'aeroporto di Padova erano proseguiti. Il Centro di Padova, ad un certo momento gli comunicò, su suggerimento del Soccorso di Ciampino a seguito messaggio "Incerfa", di attivarsi per iniziare le ricerche del velivolo americano che era caduto in mare. Il sottufficiale di conseguenza effettuò una serie di telefonate agli aeroporti limitrofi, ma le ricerche furono vane. Successivamente, sempre Padova rettificò la comunicazione rilasciata in precedenza e gli disse di sospendere le ricerche in quanto Roma-Controllo aveva riferito che il velivolo caduto in mare non era quello americano, bensì l'aereo Itavia, partito da Bologna. I contatti telefonici tra il Berritta ed il Centro padovano si conclusero con la richiesta del sottufficiale di notizie relative al velivolo americano, ma l'operatore padovano non seppe dare alcuna risposta.

La disamina della documentazione acquisita presso i Comandi dell'AM e le dichiarazioni rese dal personale del 28° Gruppo di Verona, del Centro di Controllo Regionale di Monte Venda (PD), del Nucleo NIMA di Roma-Ciampino e da parte dei controllori di Padova non hanno permesso di confermare le dichiarazioni del maresciallo Berritta. Peraltro un certificato medico su un suo stato di malattia, emesso proprio quel giorno determinava dubbi sull'effettiva presenza del sottufficiale in sala operativa la sera del 27.06.80. Gli unici elementi in parte coincidenti sono stati riscontrati nella deposizione del sottufficiale in servizio presso l'ACC di Istrana, tal Pintore Giuseppe, costui infatti ha affermato di aver ricevuto una telefonata dal Berritta che gli chiedeva informazioni su un velivolo di nazionalità americana tipo A6 o A7 partito da Verona con destinazione una portaerei.

Per acquisire elementi di valutazione sulle dichiarazioni rese dal Berritta ed ottenere maggiori informazioni sui movimenti di aerei militari americani che avessero sorvolato il nostro territorio il 27 giugno 80, nel febbraio e nel luglio 92, venivano inoltrate due rogatorie agli USA chiedendo, tra l'altro, informazioni su un velivolo della Marina statunitense

che sarebbe decollato dall'aeroporto Villafranca di Verona intorno alle ore 18.00Z di quel 27 giugno. Il Dipartimento di Giustizia americano, con nota del 25.11.92 comunicava che “nessun aereo della USN aveva volato sul Mediterraneo la sera del 27 giugno 80...” e che la Saratoga, unica portaerei americana nel Mediterraneo, quel giorno era ormeggiata nella rada del porto di Napoli.

Ma sulle incertezze che ancora persistono sulla effettiva permanenza in rada di quella unità quella sera, s'è detto. Come si è accertato che anche una breve uscita dalla rada avrebbe consentito movimenti in atterraggio e decollo dalla portaerei. Non si può perciò affermare con certezza che la versione del Berritta corrisponda a verità, nè che sia inficiata da errori su date e circostanze.

3.7. La presenza di altri aerei statunitensi prima e dopo l'evento.

Dall'esame sempre delle trascrizioni più volte sopra menzionate, sono emerse conversazioni tra siti AM, chiamate che menzionano aerei con sigle apparentemente statunitensi, e colloqui con detti aerei a breve distanza di tempo dal disastro e anche nell'ora dell'incidente.

Sono un Delta Romeo-Foxtrot 070, un Delta Romeo-Foxtrot 030, un Juliet Mike 463, un Tango-Charlie 068, un November 5034, un Alpha-Delta-Delta-Yankee. I primi due appaiono in conversazioni tra i siti di Roma-Ciampino e Catania a partire dalle ore 20.01 come aerei in volo o in procinto di decollare. Il terzo appare in conversazioni tra i siti di Roma-Ciampino e Pisa a partire dalle ore 19.59 come un velivolo che chiede Lamezia. Il quarto appare in conversazioni tra i siti di Roma-Ciampino e Brindisi a partire dalle ore 19.54 dello stesso giorno, come aereo in volo da Atene a Saragozza. Il quinto appare in conversazioni tra Roma-Ciampino e Brindisi a partire dalle ore 18.58 come un aereo in volo da Eraklion a Nizza. Il sesto appare in conversazioni tra Ciampino e il sito francese di Marsiglia a partire dalle 19.58 come aereo in volo da Ajaccio a Tripoli.

Esperita commissione rogatoria in data 15.05.92 le Autorità statunitensi rispondevano sulla base di una nota del Dipartimento della Difesa datata 24 novembre 92. Su Delta Romeo-Foxtrot 070 e 030 il Pentagono affermavano che l'Aeronautica degli Stati Uniti non utilizza l'alfabeto fonetico Alpha, Bravo, Charlie, Delta ecc., come segnale di chiamata, mentre la Marina degli Stati Uniti utilizza sì l'alfabeto fonetico, ma i segnali Delta Romeo-Foxtrot 07 e 030 non sono congruenti con le

procedure normali di identificazione della Marina. Sia la USN che l'USAF non erano in grado di trovare corrispondenza tra le informazioni fornite e le attività di volo conosciute.

A dir il vero sia per il contenuto delle conversazioni che per gli orari questi Romeo Delta-Foxtrot potrebbero coincidere con i P-3C di cui alla risposta Wolfowitz.

Quanto alla sigla Juliet Mike 463, continua la nota, il prefisso fonetico Juliet Mike è usato dagli aerei di appoggio operativo della USN destinati all'Ascomed cioè al coordinamento dei servizi aerei per il Mediterraneo che hanno le loro basi a Sigonella, in Italia, e a Rota, in Spagna. Tutti gli aerei dell'Ascomed sono utilizzati come mezzi di trasporto e non sono armati (C-1A, C2, CT39G, RH53D, UC-12B e US-2C). Le cifre che seguono il prefisso fonetico identificano una missione specifica, ma la USN non ha nessuna registrazione di una missione Juliet Mike 463 per la data in questione. Anche se ci fosse stato tale volo, il relativo piano di volo sarebbe stato distrutto dopo 60 giorni, secondo le normali procedure militari. Non v'era nessuna indicazione nei registri dell'USN sulla presenza di aerei dell'Ascomed in operazione nelle vicinanze dell'isola di Ustica all'ora dell'incidente.

Su Tango Charlie si afferma che tale prefisso non corrisponde ad un segnale di chiamata destinato agli aerei dell'USN, e che l'USAF, come detto sopra, non utilizza l'alfabeto fonetico.

Su November 5034 questo segnale di chiamata non è assegnato a nessun aereo militare degli Stati Uniti. Secondo i registri del Federal Aviation Agency, November 5034 era assegnato ad un aereo BAC 1-11 (numero di serie BAC 076). Questo velivolo era stato dapprima acquistato e registrato dalle American Airlines nel luglio del '66; in seguito nel luglio del '77 era stato ceduto e registrato da Tag Aircraft Services di Los Angeles, California; era stato quindi rimosso dal registro degli Stati Uniti nel maggio '83 in quanto venduto alla compagnia Air St. George delle Bermude. Nel marzo dell'85 l'aereo era rientrato nel registro americano con il segnale "November 333 Golf Bravo" registrato da HM Holdings Inc. di Newark, Delaware.

Su Alpha Delta Delta Yankee si riferiva che quel segnale non era assegnato nè ad aerei dell'USN nè a quelli dell'USAF. E questa risposta corrisponde al vero, perchè quella sigla sembra corrispondere a un velivolo libico. Ma proprio per questa ragione appare difficile che gli Americani non la conoscessero o non sapessero spiegarne il significato.

Ma tra il primo e il tardo pomeriggio e la sera di sicuro anche altri

velivoli statunitensi. In primo luogo gli F111 di cui a lungo s'è detto a proposito degli aeroporti di Aviano, Grosseto e Grazzanise. Di certo uno sul primo; altro con ogni probabilità sul secondo; un esemplare di certo atteso sul terzo e dirottato sul primo. F111 che senza dubbio dovrebbero far parte – proprio per il pianificato atterraggio a Grazzanise aeroporto standard NATO, piuttosto defilato, e quasi a mezza strada tra la Gran Bretagna e l'Egitto – di quegli stormi inviati al Cairo in quel torno di tempo.

In considerazione di queste novità si è provveduto ad una più attenta lettura delle trascrizioni delle registrazioni dei siti, e in particolare di quelle acquisite solo il 4.11.94 di Napoli-Capodichino, come già s'è scritto nel relativo capitolo. L'attività di volo di velivoli sicuramente statunitensi è apparsa notevole a far tempo dalle h.14.30 del pomeriggio di quel 27 giugno, poche ore prima del decollo del DC9 – e s'è tenuto in considerazione questo termine iniziale, perchè in genere i velivoli militari sia negli spostamenti che nelle esercitazioni restano in volo per diverse ore.

Dalle ore 14.30Z sono in volo: un C130 in contatto con Napoli; tre elicotteri Alfa Charlie 732 in avvicinamento a nave USA nel porto ed in contatto con radar avvicinamento della nave.

Dalle ore 15.00Z: un November 8650 sulla verticale di Aversa ed in contatto radio con l'aeroporto di Grazzanise – e qui una volta per tutte si deve ricordare che November è sigla USA, della Marina USA -; un November 91866 sulla verticale di S.Maria-Benevento ed in contatto radio con Grazzanise; un JM-167 in avvicinamento a Napoli; un JM-462 che entra in contatto radio con Napoli allorchè si trova a 27NM da Teano e a 7000 piedi di quota; un Mec 60183, che chiede l'autorizzazione al decollo e la ottiene solo dopo aver dichiarato di essere un November.

Dalle ore 15.30Z: un Everec (fonetico; nde) 362 chiede autorizzazione al decollo dichiarando, dopo richiesta di informazioni sulla rotta “sì, signore, vorrei cambiare ... ho una procedura di piano di volo (5-5) (inc) e non saremo più un Everec, saremo JM-362”; un November 10657 in contatto con Grazzanise; un JM-961 “traffico con cui andare da Sorrento diretti a Catania” ... “appena sarete autorizzati da Pratica; un secondo Everec 361 (che successivamente si riveleranno velivoli USA) in avvicinamento a Napoli; un JM-167 in partenza da Napoli via Sorrento Ponza; un November 60183 che chiede autorizzazione al decollo; un JM-362 pronto al decollo, che chiede autorizzazione; un Jetstar 8300 che chiede autorizzazione al decollo; un JM-462 che chiede autorizzazione al decollo e poi riceverà rotta per Ponza con messa in moto alle 15.50Z; un JM-361 che dichiara di essere pronto al decollo ma di non aver il piano di volo.

Dalle ore 16.00Z: un Jetstar 8300 poi November 8300 ovvero un

C141 Starlift che naviga in quota all'altezza di Ponza; un Charlie Yankee che decolla agli 01 dalla Navy Line; un FCY destinazione LFTH, cioè via Ponza, pronto al decollo.

Dalle ore 16.30Z: un JM-161 che chiede autorizzazione all'atterraggio a Napoli; un November 8650 autorizzato al decollo.

Dalle ore 16.45Z: un November 8650 lascia Napoli ed entra in contatto radio con Grazzanise sulla verticale di Aversa; un JM-161 chiede l'autorizzazione all'atterraggio.

Dalle ore 17.00Z: un November 10657 chiede l'autorizzazione all'atterraggio; un November 8650 appare in avvicinamento a Torre Napoli; Grazzanise attende l'arrivo di un T-33 da Treviso e di un Hawk da Aviano.

Dalle ore 17.30Z: un November 8650 in contatto con Napoli; un November 10657 ancora a 5nm da Napoli; Grazzanise segnala due traffici su Teano.

Tra le ore 16.00Z e le ore 18.00Z sono registrate numerose conversazioni sia tra le torri di Capodichino e Grazzanise sia TBT concernenti velivoli che, nel gergo aeronautico, vengono chiamati November Uniform e November Yankee. A proposito di tali velivoli, di essi non vengono mai citati né il nominativo radio né il NTN. Per quanto concerne i November Uniform, può trattarsi sia di velivoli Gruman di soccorso (Uniform 16) che di alcuni tipi di caccia. Per quel che concerne i November Yankee, gli operatori nelle conversazioni parlano di "decollo dalla Navy Line". Di conseguenza non trattasi di elicotteri bensì di velivoli militari in partenza dalla zona aeroportuale americana dell'aeroporto di Napoli Capodichino.

Ad ore 18.00Z circa si interrompono le comunicazioni sulle frequenze radio 118.5 e 120.1, usate dal TBT per il contatto con i velivoli militari americani. Alle ore 18.27Z Grazzanise riceve la notizia del dirottamento su Aviano dell'F111 (Trest 31) che era atteso ad orario imprecisato. Tra le 17.10Z e le 17.50Z vi sono le partenze dei 5 velivoli militari dal golfo di Napoli. Di quasi tutti i velivoli sopra elencati la torre di Napoli non conosce i relativi piani di volo.

Quindi gli altri emersi da comunicazioni di altri siti.

Tra le 18.20Z e le 18.30Z, in concomitanza col passaggio del DC9 Itavia, staziona sull'Appennino tosco-emiliano un velivolo Awacs la cui missione, per motivi altrove specificati, è rimasta sconosciuta. Tale presenza è stata rilevata sia dalle THR di Poggio Ballone e Potenza Picena sia dalla annotazione sul registro dell'IC di Poggio Ballone.

Ad ore 18.52Z avviene invece una conversazione diretta tra Roma-Ciampino ed il velivolo Navy 61206 che stima Caraffa ai 19.07Z.

Ad ore 19.16Z in una conversazione tra Roma controllo e Catania viene citato il velivolo JM169 sul quale si è ampiamente trattato, e che viene citato anche nel registro dell'IC di Marsala.

Ad ore 19.45Z vi è una conversazione tra un velivolo JM125 e la sala operativa di Marsala.

Ad ore 20.25Z circa decolla da Sigonella il velivolo AM210 con missione di intercettazione. Il velivolo rientra su Sigonella intorno alle 22.40Z circa.

Tale velivolo nulla ha a che vedere con l'ultimo dei 3 P-3C di cui alla risposta del sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz sia per l'orario di decollo da Sigonella sia per la durata del volo (2ore e 30 c.ca l'AM210, 10ore e 40 il P-3C). Nei registri di Marsala viene annotato come traccia significativa e l'IC ne annota i contatti radio.

Ad ore 22.22Z da una telefonata intercorsa tra il capitano dell'AM Patroni Griffi, capo della sala operativa del 3° ROC di Martina Franca ed il maresciallo Acampora della sala operativa del 22° CRAM di Licola, emerge la presenza di un volo militare HC141 che viene correlato con una traccia AJ421.

Infine in una risposta, come già scritto, a rogatoria di questo GI il Sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz aggiunge che i tre noti P-3C da ricognizione marittima decollati dalla base aeronavale di Sigonella e rimasti in volo la sera del 27 giugno 80.

Ma è molto probabile se non certo che i traffici sopra elencati non coprano tutta l'attività dei velivoli militari statunitensi. Difatti si deve tener conto che diversi voli operativi non squoccavano il SIF 2 e a volte neanche quello di modo 1, ed altri non erano individuabili con il manuale NATO ACP-160 relativo ad Afsouth.

Inoltre occorre tener conto che diversi velivoli militari non si qualificavano con immediatezza quali November, Juliet Mike, Uniform o Yankee, bensì con altri nominativi radio che ad una prima analisi apparivano come traffici civili. In particolare, le sigle Everec, Mec o Jetstar si sono poi rivelate essere rispettivamente, dei November, Juliet Mike e C141 Starlifter; ma tale qualificazione veniva assunta e comunicata dal pilota solo dopo la richiesta di piano di volo (quasi sempre, in ogni caso, inesaudita) da parte del controllore di torre di Capodichino.

E' tutta una serie di velivoli, molti dei quali apparsi negli ultimi tempi dell'istruzione da letture di registrazioni aeroportuali, ma sui quali se anche si fossero fatte richieste rogatorie, comunque ne sarebbero venute risposte negative, per la distruzione dei records. Velivoli la maggior parte dei quali sicuramente statunitensi, i restanti probabilmente, perchè solo le forze aeree

di questo Paese erano così dislocate – specie a Capodichino – ed erano in grado di affrontare una tale entità di movimenti. Velivoli in cui voli in massima parte non coincidono con i tempi del disastro, ma dimostrano la continua attività USA, che sarebbe ben strano che si fosse fermata nell'intorno del tempo di caduta del DC9. E sulla quale comunque non si potrà mai avere certezza proprio per strane modalità di registrazione dei nostri CRAM, che o non iniziavano i velivoli militari amici o se iniziati immediatamente droppavano tali tracce. Cosicché nemmeno nei nostri siti sarebbe mai potuta restare memoria, in termini radaristici, di questi voli.

Quel che è certo, comunque, è la quasi totalità dei velivoli militari statunitensi in decollo dalla Navy Line dell'aeroporto di Napoli Capodichino veniva istradata via Sierra Oscar Romeo, corrispondente al punto di riporto di Sorrento, e Papa November Zulu, corrispondente a Ponza, per poi proseguire sull'aerovia Ambra 1 o 14, se i velivoli erano diretti a Nord o Nord-Est, o sull'Ambra 13 o 18 se diretti a Sud o Sud-Est. Questo qualora non “scorrazzassero” liberamente. Da tener presente che il DC9, nell'ultima fase di volo, aveva percorso l'Ambra 14 e si era portato, superata Ponza, sull'Ambra 13.

Dopo il disastro – a parte il velivolo che Marsala stava per guidare, con l'azione di Vector Assistance, e di cui si sono dette le ragioni per cui non poteva non essere statunitense – quello o quelli che possono collegarsi alla AM210 di Marsala. Questa traccia è di particolare interesse, perché mostra un'attività aerea di rilievo. In primo luogo quanto alla sua consistenza o strength, l'IO, che evidentemente nota sul PPI più ritorni, con azioni di strength 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 strength è =7 e cioè 6 velivoli; infine torna a 2. Potrebbe perciò trattarsi di più velivoli.

Tale traccia ha IFF1=32, è senza IFF2 ed ha dapprima IFF3=6510 che poi diviene 5100. Per la NATO trattasi di “velivolo sotto il comando di una task force o di un gruppo navale”. Per l'ACP 160 è ACLANT, velivolo imbarcato. Sembra decollare da Sigonella alle ore 20.37Z per farvi rientro circa due ore dopo. Compie il periplo della Sicilia. All'altezza di Lampedusa, a bassa quota, effettua una puntata verso Sud, in direzione della Libia, perdendo per circa 23' il contatto radar con Marsala.

E' interessante notare come su tale traccia l'IC inserisca continuamente dati di missione ed alle 22.05 ed alle 22.06 con azione 34 dia il “Command target on” e il MC, alle 22.15 ed alle 22.25, compia azioni a console di Sam Status (act.44) improprie per Marsala, perché dal documento

cd. “Fagiani” si rileva che tale azione non era disponibile per il sito di Marsala.

Inoltre dal tabulato Alert elaborato dagli esperti dell’N.P.C. emergono dati concernenti una missione di intercettazione. In particolare l’Alert “reale” CO significa Command. Il sistema cioè informa l’operatore che è tempo di dare un nuovo comando per la condotta dell’intercettazione. In conclusione, il velivolo militare contrassegnato con NTN AM210 decolla da Sigonella non per effettuare una normale ricognizione, bensì per una specifica missione di intercettazione a Sud di Lampedusa. Per orario e durata della missione non è uno dei tre P3C, di cui alla risposta alla rogatoria fornita dalle competenti autorità USA.

3.8. Le autorizzazioni al sorvolo concesse dallo SMA a velivoli statunitensi.

Nella ricerca degli aeromobili presenti nei cieli e sugli scali italiani in quel giorno e nei giorni prossimi si provvedeva al sequestro della documentazione relativa ai nulla-osta concessi dallo Stato Maggiore Aeronautica ai velivoli civili e militari di nazionalità straniera; documentazione conservata presso la Direzione dell'aeroporto di Ciampino. Emergevano così dal fascicolo “autorizzazioni sorvolo e scalo da Stato Maggiore Aeronautica” due documenti, secondo i quali velivoli militari potevano essere in volo quel 27 giugno sul Tirreno e, in particolare per quelli indicati dal secondo documento, proprio tra la Calabria e la Sicilia. Il primo, datato 24 giugno 80 e ricevuto dalla RIV di Ciampino il 25 seguente, proveniente dalla 2^a Regione Aerea e diretto all'aeroporto di Decimomannu (e ad altri Enti per conoscenza) - con oggetto “Gran Bretagna rifornimenti in volo velivoli RAF”, comunicava che il giorno 26 e per riserva il 27 giugno dodici velivoli Phantom e quattro Victor provenienti da Malta avrebbero effettuato rifornimento in volo secondo modalità riportate a fogli del 75 e del 76 per l'esercitazione “Patricia” e che gli orari previsti per il rifornimento sarebbero stati dalle ore 10.30 alle 15.00Z in entrambi i giorni (v. sequestro, nr.113 del 28.10.91).

Il documento del 75, sequestrato presso la RIV era un foglio SMA, 3° Reparto-Piani Operazioni e Addestramento, prot.SMA-35/6359/246.18 datato 29 settembre 75 con oggetto “Gran Bretagna - Rifornimento in volo di velivoli RAF”, firmato Bartolucci. In esso si leggeva che le autorità inglesi avevano richiesto di poter effettuare, nello spazio aereo italiano

sovrastante la Sardegna, rifornimenti in volo a velivoli della RAF durante voli di trasferimento. In allegato si specificavano le procedure per la effettuazione di tali rifornimenti. I velivoli della RAF sarebbero partiti da Decimomannu e da Luqa. Il rifornimento sarebbe avvenuto nello spazio aereo compreso nel CTR di Cagliari e dentro la zona LIR 54 - Oristano, e sempre sopra Fl150. I velivoli da rifornire sarebbero decollati dall'aeroporto di Decimomannu o da quello di Luqa. Gli enti ATC sarebbero stati informati dell'attività prevista a mezzo piani di volo, così come sarebbero stati mantenuti i contatti bilaterali con gli enti ATC e DA interessati. Al fine di permettere l'identificazione delle operazioni sarebbero stati ad essi assegnati, i nominativi di identificazione (nick-name): Mary White per l'esercitazione concernente i velivoli Lightning e Harrier da Decimomannu, e Patricia per l'esercitazione concernente i velivoli Phantom da Luqa. Veniva quindi specificata la rotta assegnata per il rifornimento con punti di riporto e identificazione - da Carbonara VOR e rispettivamente punto uscita Aerovia B21, Alghero VOR e punto entrata aerovia E. Infine i periodi, che all'epoca erano diversi da quelli dell'80. (v. sequestro nr.275, del 13.07.94).

Il documento del 76, sequestrato presso lo SMA e l'ITAV, riportava le istruzioni permanenti interne della RIV di Roma aggiornate con più varianti in diverse date. In tale documento al punto 3.4.3. erano riportate generalità, rotte e caratteristiche del percorso della Patricia e della Mary White coincidenti con quanto specificato nel documento del 75 sopra menzionato. Nella stessa pagina al punto 3.6 dal titolo "attività della 6^a flotta nella FIR di Roma" si legge "qualora l'attività dei velivoli della U.S. Navy non si svolga nei termini stabiliti dal relativo ODS, il CSO ovvero il capo sala operativo, può segnalare la inadempienza riscontrata a Ambasciata USA, MR C.F.R.B. Baumstark (o suo sostituto) tel.4674/int.550". Se Guidi, Massari - il CSO - e compagni avessero tenuto a mente queste istruzioni, avrebbero bene e immediatamente saputo chi chiamare quella notte. Il testo acquisito, si noti, è la variante n.16 del 20.03.80 (v. documentazione acquisita presso l'ITAV e presso lo SMA per effetto dei decreti emessi in data 13.07.94, nr.281 e 282).

Il secondo documento datato 2 giugno proveniente dallo Stato Maggiore Aeronautica-Sios e diretto a Civilavia e per informazione alla RIV di Ciampino che lo riceve il 3 giugno, comunicava, a seguito di anticipazione per le vie brevi, che il Naval Air Facility di Sigonella aveva richiesto, tramite l'Ambasciata USA in Roma, l'autorizzazione ad effettuare voli addestrativi di avvicinamento ILS su Palermo e Lamezia (senza scalo) durante il periodo 09.06.80-01.08.80 nelle fasce orarie 12.00/14.00Z e 17.00/20.00Z (notturno) da e per Sigonella con aeromobili C131 e UC128 Beechcraft

Super King Air 200. L'autorizzazione veniva richiesta per l'intero periodo, ma i voli addestrativi sarebbero stati compiuti non più di due volte alla settimana, secondo la disponibilità di velivoli e piloti.

Entrambe le attività di volo, date per eventuali da detti documenti, si effettuarono invece proprio quel 27. La prima è risultata da comunicazioni dell'ACC di Ciampino. Ad ore 20.41Z infatti mentre da questo sito tentano di mettersi in contatto con l'Attachè all'Ambasciata americana, proprio attraverso l'extension 550 indicata dal documento sopradetto, dall'interno della sala si odono frasi o parti di frasi che fanno riferimento ad esercitazioni in genere e alla Patricia in particolare proprio all'inizio: "X: senti...la... scusami tanto l'esercitazione interessava aeroplani americani.. molti?; X1: ce l'avevamo noi l'esercitazione... (inc.)... Quindi qualche tempo dopo X: chi c'era? c'era un'esercitazione?... c'era un'esercitazione in giro?... Americana?... X1: beh, guarda dalle 10.30 alle 15.00 la Patricia (inc.); X: fino a che ora?; X1: fino alle 15.00... 15.00 avete, avvertito quel COP lì allo Stato Maggiore, lì... c'è il COP là... il coso (inc.)".

Questa conversazione veniva sottoposta all'esame del capo sala operativa - colui che dovrebbe conoscere meglio degli altri in sala le istruzioni di cui sopra, in cui espressamente si parla della Patricia e che non sa come raggiungere gli Americani - cioè il maggiore Massari, e del maggiore Chiarotti, che quella sera per l'ottima sua conoscenza dell'inglese fa la telefonata all'Ambasciata americana. Ebbene Massari fa a tal punto lo gnorri - anzi induce in errore - da affermare, dinanzi a precise e più contestazioni secondo cui in quella conversazione si sta parlando di una esercitazione e che di essa si dà anche il nome, che invece la parola deve intendersi come Amatrice, giacchè ad Amatrice c'è una zona di lavoro per aerei militari, l'AR48. A tal punto negativo sulla prima interpretazione e fermo sulla seconda, da indurre a ricerche e indagini sulla zona di lavoro indicata (v. interrogatorio Massari Porfirio, GI 23.01.92).

Chiarotti indicava invece in quella parola il nome di un'esercitazione, anche se levava un dubbio sulla sua denominazione esatta, se si trattasse cioè della Patricia o di una Patrich (v. esame Chiarotti Elio, GI 31.01.92).

Phantom e Victor sarebbero dovuti atterrare a Decimomannu, come potrebbe stimarsi dal fatto che quell'aeroporto era il destinatario della comunicazione, o sarebbero potuti ritornare al luogo di partenza e cioè a Malta, mettendosi sull'Ambra 13. Ma dall'esame della documentazione acquisita presso la citata base AM non veniva riscontrato nulla in merito all'esercitazione Patricia; in particolare, dal registro del centro controllo Aeroporto di Decimo - quaderno di servizio APP acquisito in data 18.03.91. Alla data del 24.06.80 vi si leggeva che alle ore 18.50 il radar era spento per

“passaggio su GGEE per voli notturni”; tale annotazione però non riportava ulteriori informazioni sulla nazionalità e il numero dei velivoli impegnati nell’attività notturna. Nel registro della torre di controllo, acquisito nella medesima data, emergeva un’annotazione riguardante la ritardata chiusura della torre al fine di consentire l’atterraggio di Eagle 1 proveniente da Capo Frasca. Altresì dai memorandum doganali, acquisiti il 18.03.91, si rilevava che il 27.06.80 era stato effettuato sulla base di Decimomannu il rifornimento a velivoli Jaguar di nazionalità inglese.

Dall’esame delle risposte alle rogatorie dirette alle autorità maltesi di desumeva che alcun velivolo o squadrone di velivoli militari della Royal Air Force (Phantom e Victor) aveva sorvolato lo spazio aereo maltese nei giorni e nelle ore di interesse, né era decollato o atterrato all’aeroporto di Luqa (Malta); inoltre, nessun registro conservato da quel Dipartimento segnalava la presenza di detti aerei.

L’autorità inglese, rogata per molteplici volte, con missiva datata 16 gennaio 95 riferiva di non aver trovato alcuna registrazione o notizia relativa alla esercitazione Patricia, effettuata nel giugno 80 da squadroni Phantom della RAF, né di aver rilevato alcuna operazione nel vicino spazio aereo italiano il 27 giugno 80. Riferiva infine che dal 31 marzo 79 Luqa non era più base aerea della RAF.

In effetti da questa documentazione emerge più attività britannica che statunitense. Ma emergono anche conferme di quella attività di esercitazione su Lamezia, che s’è scoperta per caso nelle trascrizioni dei nastri di Ciampino, e di quel numero dell’Ambasciata americana, compreso l’interno, che doveva essere chiamato in caso di inadempienze della 6^a Flotta, e che fu chiamato quella sera da quell’ACC.

3.9. Le indagini sulla cd. “attività sconosciuta”.

Con il sequestro presso la RIV di Roma si acquisiva anche altro fascicolo dal titolo “Attività aerea sconosciuta”. Dagli atti in esso contenuti emergevano fatti di rilevante interesse; in poco più di sei mesi ben undici episodi di “attività aerea sconosciuta”; di essi ben otto concernenti spazi sul Tirreno. Il 6 marzo 80 il comandante del volo BM 1337 tratta Catania - Linate, segnalava di avere incrociato, alle ore 07.25Z un velivolo militare in rotta opposta ed a livello superiore. Il velivolo probabilmente non era italiano in quanto aveva due code. La RIV informava che per quel giorno era in atto nella FIR di Roma intensa attività aerea in VFR fuori dagli spazi

controllati (Notam 1^a classe 1858 del 28.02.80). L'8 marzo 80 il comandante del volo AZ122 tratta Fiumicino-Punta Raisi comunicava che alle 19.30Z, mentre iniziava la discesa, aveva notato due velivoli che attraversavano la rotta dell'aereo. La RIV informava che il traffico aereo segnalato era sconosciuto a Roma ACC e che per la stessa giornata era in atto nella FIR di Roma una intensa attività militare VFR fuori spazi aerei controllati (Notam 1^a classe A858 del 28.2.80). Il 12 marzo 80 il comandante di un elicottero dei Carabinieri segnalava l'avvistamento di due aerei di colore chiaro, sconosciuti all'ente di controllo del Traffico Aereo, che avevano attraversato il settore di avvicinamento e decollo dell'aeroporto di Punta Raisi. Nella medesima giornata venivano segnalati dal 35° CRAM numerosi aeromobili non identificati operanti in VFR e non in contatto radio. La RIV informava che il giorno 12 marzo erano pervenuti a Roma ACC tre piani di volo di aviogetti della U.S. Navy tipo A6 e A7, basati su portaerei. Il 23 marzo un jet di colore bianco di nazionalità sconosciuta alle ore 09.45Z simulava atterraggio presso l'aeroporto di Punta Raisi per poi allontanarsi. La RIV informava che in quella giornata si erano alzati in volo aviogetti della U.S. Navy dall'aeroporto di Sigonella del tipo A7 che avevano effettuato percorsi Sicily 3 e Sicily 1, ed aviogetti tipo F4 e B3A che avevano effettuato voli operativi con percorsi non specificati. Il 16 giugno 80 il comandante del volo IH 779 tratta Bergamo - Roma segnalava una near collision verificatasi alle ore 17.56Z con due aerei militari F104. La RIV informava che il disservizio era stato provocato da un coordinamento non accurato effettuato a voce tra l'assistente UNR ed il controllore radar del settore NES e da una errata valutazione della situazione da parte di quest'ultimo il quale interveniva tardivamente sul volo civile.

Il 7 luglio 80 la RIV segnalava all'ITAV ed alla 2^a Regione Aerea che quello stesso giorno era stata evidenziata una intensa attività aerea militare entro gli spazi aerei controllati ed in particolare sulle aerovie A13 e A15, creando situazioni di grave disagio ai controllori radar. Probabilmente i velivoli segnalati erano quelli partecipanti alla esercitazione aerea segnalata con Notam 1^a classe A2760 datato 1.07.80. L'8 luglio il comandante del volo BM185 tratta Fiumicino-Bari segnalava di aver incrociato, alle 11.56Z, un F104, che volava a 20-40 metri al di sopra del suo velivolo. La RIV faceva risalire la causa ad un errore di valutazione del controllore radar. Il 26 agosto 80 il comandante del volo Itavia IH772 tratta Ciampino-Bergamo segnalava, alle ore 18.58Z l'avvistamento di una scia luminosa con traiettoria orizzontale proveniente da Sud-Est. La traccia viaggiava a velocità elevatissima ed arrivata all'altezza del velivolo esplodeva irraggiando intorno detriti incandescenti. Il nucleo della esplosione era di colore rosso fuoco

mentre all'intorno appariva un'intensa fiamma color verde. Medesima segnalazione veniva fatta dal comandante del volo HS1146. La RIV comunicava che non era in grado di fornire elementi di valutazioni in merito al fenomeno avvistato.

Il 13 settembre 80 il comandante dell'aeromobile ATI BM313 tratta Fiumicino-Trapani segnalava un incrocio alle ore 12.20Z con un bireattore mimetizzato con ala a delta viaggiante a quota di 3500/4000 piedi inferiore. La RIV informava che non era stato possibile identificare l'aeromobile e che comunque in quella giornata era in atto una esercitazione nella FIR di Roma con attività militare aerea della US Navy. Il 15 settembre 80 il comandante del volo AZ167 tratta Palermo-Fiumicino, mentre si trovava in avvicinamento al radiofaro di Pomigliano segnalava, alle ore 09.49Z, l'avvistamento di un oggetto velocissimo "simile ad un missile" in rotta opposta e di poco più alta. La RIV comunicava che dalle indagini attivate al momento non emergevano elementi utili alla identificazione dell'oggetto segnalato. Il 20 settembre 80, il comandante del volo AZ6379 tratta Tel Aviv - Fiumicino segnalava, alle ore 22.48Z, di aver avvistato una luce fortissima ad una quota stimata tra i 20 ed i 25000 piedi sulle montagne dell'Albania. L'avvistamento era avvenuto nel tratto di rotta tra il punto TIGRA e Brindisi/VOR. Dalla lettura dello stralcio delle comunicazioni intercorse tra l'aeromobile e Ciampino si evinceva che anche un aereo dell'Air France aveva notato e comunicato lo stesso fenomeno.

A richiesta di questo Ufficio l'ITAV comunicava gli esiti delle investigazioni compiute su tali attività sconosciute, esiti minimi come si vedrà. Sull'episodio del 6 marzo quell'Ispettorato nulla aggiungeva, giacchè con ogni probabilità le investigazioni non avevano dato nessun risultato. In quello dell'8 marzo l'ITAV comunicava che gli aeromobili erano rimasti sconosciuti agli enti del Traffico Aereo, ritenendo con "ragionevole certezza" che i velivoli avvistati fossero militari ma per la differenza di quota non si fosse verificato il pericolo di collisione. Su quello del 12 immediatamente successivo l'Ispettorato nulla aggiungeva. Su quello del 23 stesso mese, stesso esito negativo. Così come su quello del 16 giugno. Sull'episodio del 7 luglio sempre esito negativo. Su quello del giorno successivo segnalava che gli aerei partecipanti alla esercitazione facevano parte della US Navy imbarcati su portaerei della 6^a Flotta. Sull'episodio del 26 agosto l'Ispettorato nulla aggiungeva. Su quello del 13 settembre nulla di più di quanto già detto. Su quello del 15 seguente l'Ispettorato comunicava che per quei giorni erano stati emessi nove Notam di 1^a classe relativi a tiri a fuoco autorizzati dai Comandi della 2^a e 3^a Regione Aerea. Sull'episodio del

20 settembre l'Ispettorato non era in grado di fornire elementi di valutazione.

Come ben si vede solo per un episodio l'ITAV riusciva a rintracciare documentazione, cioè i Notam che potevano spiegare l'attività sconosciuta. Sugli altri le indagini, se ci sono state, non erano riuscite ad approdare a nulla. Resta che questi episodi dimostrano invece l'esistenza di attività frequenti nel Tirreno di sommo pericolo per la navigazione aerea civile, oltre che di spregio per i Paesi rivieraschi, non conosciute dalle autorità preposte al Traffico e alla Difesa Aerea e che rimarranno tali nonostante le investigazioni successive; meno che in un caso, quello dell'8 luglio, a dieci giorni dal disastro, nel quale si riuscì ad accertare con sicurezza che si trattava di aerei della 6^a Flotta in esercitazione.

3.10. L'incidente di volo del 16.12.79 su Capaci.

Nessuna delle tante persone interrogate od esaminate, appartenenti al 3° Reparto, all'Ufficio di Sicurezza del Volo, al sito di Marsala o comunque a conoscenza dell'incidente avvenuto in località Capaci (PA) il 16.12.79 ad un velivolo EA-6B imbarcato sulla portaerei statunitense "Nimitz", ne ha mai parlato. Eppure tale incidente, verificatosi sì qualche mese prima di quello in giudizio, presentava analogie d'interesse con il nostro e ne emergevano elementi di conoscenza che sarebbero stati più che proficui alla presente inchiesta. Senza dire che su di esso era stato fatto rapporto alla stessa Procura di Palermo che pose in essere i primi atti di questa istruttoria, anche se in lingua inglese a cura della Commissione mista italo-statunitense, molto più breve delle "informazioni" in lingua italiana, redatte dai rappresentanti dello SMA in detta Commissione mista.

La sera di quel 16 dicembre erano stati lanciati dalla portaerei Nimitz, presente nel mar Tirreno - ma in nessuno degli atti si rileva la sua posizione o la sua rotta - numerosi caccia tattici per una missione addestrativa notturna, su cui si dovrà tornare. Al momento del rientro uno di essi - un caccia bireattore Grumman EA-6B "Prowler", appartenente al 134° Gruppo Caccia Tattici Elettronici rischierato a bordo della detta portaerei, con equipaggio composto da quattro ufficiali di cui uno pilota e tre operatori di sistemi elettronici per contromisure (ECMO) - non riuscendo ad "appontare", nonostante più tentativi, sulla portaerei, era stato posto in circuitazione e comandato ad effettuare il rifornimento in volo. Non era stato però possibile provvedere a tale operazione a causa dell'inefficienza

dell'impianto di travaso carburante installato a bordo del rifornitore. Il velivolo perciò era stato diretto verso l'aeroporto di Punta Raisi, anche se inidoneo per caccia tattici. Giunti nella zona dell'aeroporto, il pilota e i tre operatori elettronici dell'equipaggio non riuscivano però a localizzare strumentalmente la pista di atterraggio a causa della incompatibilità fra apparati di bordo e radioassistenze a terra; né a scorgere a vista l'aeroporto a causa di un temporale in atto nella zona. Dopo aver effettuato diverse circuitazioni di orientamento e ricerca, nell'imminenza dell'arresto dei motori per mancanza di carburante, l'equipaggio si era lanciato col paracadute. Due operatori erano rimasti illesi ed uno ferito; il pilota era deceduto.

Quella sera, oltre a detto velivolo con nominativo radio AJ612 erano presenti nello scenario un AG-E rifornitore con nominativo radio AJ511 e un E2B Early Warning con nominativo radio AJ011 – e qui ci si rende conto come di regola il nominativo radio coincida con il NTN. Erano inoltre in volo, sempre per l'esercitazione, numerosi altri velivoli USA, alcuni dei quali individuati dall'MDC della DA di Marsala con la sigla AJ. Nessun Ente ATC - così conclude il documento in italiano - era informato della presenza di questi velivoli così come nessun piano di volo era stato trasmesso dal Comando del Reparto di volo imbarcato sulla portaerei Nimitz. In volo nessuno dei piloti aveva contattato il Centro di Controllo Regionale di Roma, nella cui area di competenza essi operavano. Essi avevano attraversato spazi aerei controllati, come ad esempio l'aerovia DW2, l'aerovia Ambra 13 - quella su cui è avvenuto il disastro di Ustica -, i CTR di Palermo Est e di Palermo Ovest e l'ATZ di Punta Raisi, entro i quali si svolgeva altro traffico civile come quello del DC10 Alitalia I-Dike.

Durante le indagini condotte presso il C.D.A. di Punta Raisi, presso l'MDC di Marsala, presso il C.D.A. e l'Ufficio Operazioni di Trapani-Birgi e mediante le interviste a controllori del Traffico Aereo ed a piloti militari intercettori che svolgevano attività nell'area della Sicilia, si era rilevato che molto spesso velivoli USA imbarcati sorvolavano la Sicilia e i mari circostanti secondo le modalità sopra descritte. Era frequente il caso che velivoli USA imbarcati, ignoti sia a tutti gli enti del Traffico Aereo nazionale che ai centri operativi della Difesa Aerea, entrassero in “silenzio” nelle FIR di Roma o di Brindisi e attraversassero spazi aerei controllati o riservati, provocando scramble dei velivoli d'allarme per l'identificazione.

Il Senior Officer del Team USA con il quale l'ufficiale rappresentante dello SMA aveva condotto le indagini, e cioè il LT Commander Frank Escobar, della Marina statunitense, Air Operations and Safety Officer for Commander, Fleet Air Mediterranean, con sede a Napoli, e tre suoi colleghi

piloti imbarcati avevano confermato che tale sistema di volare era “consueto”, perché essi volavano secondo criteri nazionali e non erano tenuti al rispetto delle Regole dell’Aria e delle norme ICAO sulle comunicazioni radio, non avendo gli Stati Uniti d’America sottoscritto la Convenzione ICAO. Tant’è che quella sera del 16 dicembre l’AJ612 volava in VFR, cioè volava secondo le regole del volo a vista.

Come s’è detto, della portaerei nulla è stato riferito: né posizione, né rotta, né da quale porto fosse salpata o dove si dirigesse. Nemmeno di quale esercitazione si trattasse, né se essa coinvolgesse altro naviglio o altri velivoli basati altrove. Anche se questi elementi con ogni probabilità poco sarebbero serviti alle finalità di questa inchiesta. Solo incidentalmente in altra parte del rapporto si viene a conoscenza della presenza di un’altra portaerei, come si vedrà oltre.

Nel rapporto appare soltanto che nello scenario che interessava il velivolo precipitato erano presenti altri due aerei, i detti A6-E rifornitore con sigla AJ511, e lo E2B, velivolo Early Warning, con sigla AJ011. Appare altresì che la Nimitz si trovava nel Tirreno per svolgere un normale programma di operazioni aeree approvato dal comandante della 6^a Flotta. L’esercitazione consisteva nella simulazione di un attacco contro la portaerei Forrestal - qui veniamo a sapere della presenza di un’altra portaerei - e il velivolo incidentato aveva il compito di fornire, insieme ad altri velivoli, il supporto di contromisure elettroniche durante l’attacco.

L’indomani mattina, il 17 dicembre successivo all’incidente, giungeva sul luogo di caduta del velivolo un team formato da sei ufficiali e sottufficiali della Marina statunitense e da personale civile anch’esso di nazionalità statunitense. Questo team iniziava immediatamente le operazioni di competenza, prescindendo dalle autorità italiane.

Solo il giorno seguente, 18 dicembre, su richiesta dell’Addetto militare dell’Ambasciata USA (USDAO) a Roma, giungeva sul luogo dell’incidente il maggiore pilota Giulio Rodorigo, inviato dallo SMA con il compito di assistere il team durante l’investigazione.

Il 19 dicembre le autorità militari italiane proponevano all’Addetto militare USA un’indagine congiunta secondo l’Accordo internazionale di Standardizzazione. Questa proposta veniva accolta e quindi venivano nominati come rappresentanti della Marina degli Stati Uniti il detto capitano di corvetta pilota Frank Escobar, e come rappresentante dello SMA il maggiore pilota Giulio Rodorigo, ufficiale Sicurezza al Volo qualificato, capo Ufficio Operazioni dell’aeroporto di Trapani-Birgi. Il rappresentante USA si avvale della collaborazione di tre differenti commissioni, che condussero tre indagini separate e cioè tecnica, amministrativa, giudiziaria.

Il rappresentante italiano si avvalse della collaborazione del maggiore CTA Giuseppe Militello dell'aeroporto di Catania.

Il 20 dicembre su consiglio del rappresentante italiano, la Procura della Repubblica di Palermo disponeva il dissequestro del velivolo. Iniziavano quindi i lavori di recupero sia del relitto che di tutti gli impianti speciali opportunamente accantonati e piantonati da marines USA e carabinieri italiani.

Le riunioni della Commissione si tennero inizialmente presso il Consolato Generale USA a Palermo e successivamente per l'assistenza logistica presso il Comando dell'Aeroporto di Trapani (v. atti acquisiti presso l'Ispettorato sicurezza al volo dello SMA e trasmessi dal GI di Venezia, nota 08.08.97). Sulla base di tali atti questo GI disponeva acquisizione del nastro magnetico e di ogni altra documentazione sia presso il sito radar di Marsala che presso lo SMA (v. decreto acquisizione GI, 12.09.97), e richiedeva altresì all'AG di Palermo il fascicolo relativo all'incidente (v. richiesta GI, 17.09.97). Dagli atti giudiziari emergeva che quella Procura aveva immediatamente disposto il sequestro dei resti dell'aeromobile e del nastro di registrazione delle comunicazioni TBT di quel 16 dicembre in funzione presso la torre di controllo dell'aeroporto di Punta Raisi (v. decreto di sequestro 17.12.79).

L'aeromobile però che doveva essere piantonato solo dai carabinieri, immediatamente viene piantonato anche dai marines USN come già s'è detto e risulta dalla documentazione d'inchiesta a cura della Commissione mista formata da rappresentanti dei due Stati interessati del 28.11.80.

Il 18 successivo appare un comunicato USA con il quale si afferma che la Nimitz al momento dell'incidente stava conducendo una ordinaria esercitazione, precedentemente programmata, di addestramento per operazioni antisommergibili, antiaeree ed antiunità di superficie, e che a questa esercitazione stavano partecipando unità degli Stati Uniti, insieme ad unità italiane (v. nota Usica ovvero United States International Communication Agency, Palermo, 18.12.79).

Quello stesso giorno il Consolato Generale degli Stati Uniti d'America comunica la volontà delle Forze Americane di avvalersi del diritto di priorità nell'esercizio della giurisdizione sul disastro, in forza della Convenzione stipulata a Londra il 19 giugno 51 tra gli Stati aderenti al Trattato del Nord-Atlantico (v. nota senza protocollo Consolato Generale USA, Palermo, 18.12.79).

Il Ministro di Grazia e Giustizia, investito dal Procuratore Generale di Palermo – che però dette parere negativo – a sua volta investito dalla locale Procura, non ravvisò l'opportunità di avvalersi della facoltà di chiedere allo

Stato di origine la rinuncia al diritto di priorità nell'esercizio della giurisdizione come ex art. VII, par.3, lett.C della detta Convenzione di Londra del 51- L.30.11.55, n.1355 – in relazione all'art.2 del relativo Regolamento – DPR 2.12.56, n.1666. (v. nota Procura Generale Palermo 26.03.80).

L'indagine dell'AG italiana si limitava perciò all'accertamento di eventuali responsabilità imputabili ai servizi di radioassistenza a terra. E in questo ambito si appurava che i segnali trasmessi dall'aviogetto militare statunitense erano pervenuti, sia pure flebilmente, alla torre di controllo di Punta Raisi ed erano stati registrati. Restando così confermata la deposizione di uno dei tre ufficiali salvatisi, Paul B. Holzbaur (gli altri due erano Robert Hendricks e James Mackin). E cioè che in quella notte l'equipaggio del velivolo dirottato aveva più volte, ma inutilmente, tentato di porsi in contatto radio con la torre di controllo palermitana. Tale mancato collegamento però, dapprima nel rapporto della Commissione militare mista d'inchiesta, poi nelle motivazioni giudiziarie, non fu stimato elemento determinante nel quadro dell'incidente (v. requisitorie PM del 10.10.81 e decreto di archiviazione GI Palermo 22.10.81).

Nessuno propose di acquisire nè offrì le registrazioni radar; nessuno accertò le presenze italiane. Una volta invece acquisito il nastro magnetico della D.A. di quella sera, è emerso, dalla riduzione in THR e CDR che:

1) i tre velivoli in difficoltà “squoccano” il codice di emergenza tra le 20.13Z e le 20.16Z. 2) Questo dato è confermato in THR dai seguenti parametri: SIF3=7700, SOS SIF1=1, BLINK=1. 3) La qualità della traccia decresce sino a qualità 2, determinando l'accensione della spia di low quality. E così al momento dell'incidente (20.30Z ca.) in sala operativa due spie intermittenti di alert segnalano la situazione. 4) L'IC in quel periodo di tempo, non svolge attività. Mentre tale operatore, in questi casi, avrebbe il compito di effettuare le azioni idonee per guidare i caccia al rientro. 5) Dai registri dell'IC e dell'MC si rileva che Marsala riceve solo più tardi la notizia da Punta Raisi. 6) Non risulta nè dal CDR nè dai registri di sala operativa, alcuna attivazione tecnicamente rilevabile. E' il sistema che segue “in automatico” i tre velivoli militari. 7) Anche l'MC non sembra compiere azioni conseguenti ad uno stato di emergenza velivoli. I due addetti alle armi avrebbero potuto compiere delle azioni di “Pair” per il RTB o ritorno alla base.

Le procedure di emergenza operativa in caso di “emergenza velivolo” avrebbero dovuto essere, nei tre casi previsti (SOS SIF Alert, Radio, Informazione telefonica), quelle prescritte, con precisione, nel check list dell'MC.

1. Se da SOS SIF all'accensione del relativo segnale le seguenti azioni: a. sequence; b. controllo dei codici sul TOT; c. richiesta di conferma all'IO (pannello IFF/SIF-Light Pen); d. coordinamento con siti collegati; e. coordinamento con F.A. con eventuale chiamata radio; f. informativa al Sector Controller; g. ordine al TPO di registrazione della traccia.

2. Se a mezzo radio: a. richiesta al F.A. – del nominativo velivolo; - della posizione velivolo; - del tipo di emergenza; b. coordinamento con siti collegati; c. informativa al Sector Controller; d. ordine al TPO di registrazione della traccia.

3. Se da informazione telefonica: a. richiesta di tutte le notizie concernenti il velivolo in emergenza; b. messa in atto di opportune azioni di coordinamento con siti limitrofi e con i SOC; c. ordine al TPO di registrazione della traccia.

Qui, come già s'è constatato a Poggio Ballone, l'“emergenza velivolo” non determina alcuna reazione, con ogni probabilità non viene nemmeno recepita da un personale o distratto da altre attività o assolutamente impreparato, in tutto simile a quello di sei mesi dopo. Certamente dotato della stessa capacità di vigilanza di quello di Punta Raisi che non percepisce il segnale radio, forse tenuto basso per non disturbare i sonni di qualche addetto. Negligenze che hanno come effetto la caduta del velivolo e la morte del pilota, nonostante la benevolenza dei magistrati palermitani. Proprio comparando le registrazioni della sera del 16 dicembre, da quelle del successivo 27 giugno emerge una differenza di sommo interesse sugli IFF di modo 2. In effetti: 1) dalla THR del 16.12.79 emerge una ricchezza di dati tale da permettere, attraverso la decodifica degli innumerevoli IFF di modo 2 squoccati, l'identificazione dei velivoli militari operanti la sera dell'incidente. 2) I nominativi radio dei velivoli in emergenza coincidono, nelle 3 cifre successive alla prima, con l'IFF di modo 2, come ad esempio il nominativo radio JM311 corrisponde SIF2 0311. Al contrario le THR del 27.06.80 di Marsala, Poggio Ballone e Potenza Picena, pur evidenziando un congruo numero di velivoli militari, e nonostante, nel loro complesso, siano relative ad un'area molto vasta, non riportano, tra le 17.30 e le 21.00Z, alcun IFF di Modo 2. Sono presenti solo dei codici non significativi quali 0000, 7777 ed un 5346 che risulta squoccato da terra.

Quanto ai documenti acquisiti si rileva che in questa occasione il CRAM ha custodito entrambi i registri principali, quello dell'MC e l'altro dell'IC, a differenza di quanto avvenuto a seguito del disastro del 27 giugno seguente, allorchè si conserva solo quello dell'IC. E sempre a differenza della sera del disastro di Ustica, sul registro del MIO, che copre entrambi i fatti, si riescono a leggere al riguardo del primo annotazioni di interesse e

dettagliate che non appaiono assolutamente al riguardo del secondo incidente. Esse sono le seguenti:

- 16.12.79 operatore D'Amico, ad ore 14.05 compare l'annotazione: "continua la reg. sul nastro N.81"; - 17.12.79 operatore D'Apuzzo, ad ore 10.25 compare l'annotazione: "EOF sul nastro N.81"; - 20/21.12.79 operatore D'Apuzzo, a fine turno viene inserita l'annotazione: "Conservare il nastro N.81 del 16.12.79"; - 25.01.80 operatore Pitarresi, a fine turno appone la nota: "Effettuare "Data Reduction" con ATM del nastro N.81 trovati in cassaforte SO"; - 21/22.07.80 ad ore 09.00 viene annotato: "Consegnati al tenente Del Zoppo i nastri di registrazione N.81-99-100-9; riguardanti rispettivamente gli incidenti aerei del 16.12.79-27.06.80 (99-100)-18.07.80".

Nella stessa giornata il comandante del 35° CRAM, cioè il noto colonnello Cespa Piero, dispone la custodia dei nastri di registrazione radar (99-100) e T/B/T relativi al 27.06.80, tralasciando qualsiasi disposizione dei nastri 81 e 9. Unitamente al nastro N.81 sono stati acquisiti, come s'è detto, i registri di sala operativa dell'IC e dell'MC, ma non sono state rinvenute disposizioni in merito alla loro custodia. Nel turno da ore 18.45Z ad ore 07.00Z del 16/17-12-79, il capo controllore e IC era il capitano Russo. Nel registro dell'MC compare ad ore 21.17 la seguente annotazione: "TWR Palermo ci comunica che è caduto un jet americano tipo "Cobler" AJ612 nella zona di Mondello alla periferia di Palermo. Avvisato il SOC".

Questa vicenda è emblematica. Se fosse emersa tempestivamente, cioè all'inizio di questa inchiesta, l'inquirente ne avrebbe tratto più insegnamenti. In primo luogo che le esercitazioni militari nel Tirreno, su acque internazionali, si fanno senza alcun avviso alle autorità nazionali, tanto più gli Americani senza avvisi, giacchè essi, non avendo sottoscritto la Convenzione ICAO, non sono obbligati ad osservare le regole che ne discendono. Ed anche esercitazioni di dimensioni gigantesche, che vedono impegnate due portaerei, decine e decine di velivoli, alcuni dei quali sofisticatissimi come i Prowler specializzati nella guerra elettronica. Non solo tutto avviene senza notificazioni, ma anche nell'assoluto silenzio radar, spengendo cioè tutti i SIF, che, come poi si è appreso, comporta continui scramble per il semplice fatto che nulla si sa, attraverso i primari che appaiono sulla nazionalità dei velivoli, se cioè siano Friendly o Zombie. Sull'incidente, per effetto della vigente normativa, la giurisdizione nazionale viene esclusa e s'instaura solo quella dello Stato di bandiera dei velivoli, così come è accaduto nel Cermis e come potrebbe accadere – tanto si scriveva prima dei ritrovamenti nell'Adriatico – anche sugli sganci di serbatoi e bombe con conseguenti danni sul territorio italiano durante il

presente conflitto balcanico. Ma vi sono anche altre analogie. Anche in questo incidente viene squoccato il codice di emergenza, cosicchè se si fossero conosciuti questi atti, non si sarebbero persi anni nelle interpretazioni nè si sarebbe dovuto ricorrere, da parte degli interpellati, alle menzogne che ci sono state propinate. Ma v'è anche un'altra terribile analogia con il disastro di Ustica. Anche qui il segnale non è stato capito o almeno nulla s'è fatto per reagire all'emergenza. Questo da parte dei militari di Marsala. Da parte di quelli di Palermo ancora peggio. Il volume delle chiamate TBT, come s'è detto, era stato a tal punto abbassato – probabilmente da chi preferiva dormire piuttosto che stare all'ascolto – che quella chiamata in voce non fu udita da nessuno.

3.11. Conclusioni sulle attività di volo.

Quindi in conclusione anche sugli aerei non si può dire una parola definitiva. Certo si son compiuti progressi notevoli dalla nota di Cincusnaveur del 3 luglio 80. Si è accertato che i CRAM militari, seguono il traffico civile, ma non quello militare. Vale al riguardo quanto emerso ed emergerà da Marsala che, quanto alle tracce di velivoli con ogni probabilità militari per SIF1, per SIF3, per caratteri cinematici, immediatamente le droppa, se inizializzate manualmente; inizializzate automaticamente immediatamente le aggancia e le droppa; che se inviate in cross-tell da Poggio Ballone, le aggancia e le droppa; su almeno tre senza SIF, non compie alcun tentativo di identificazione. Ed anche da Licola, che non riporta sui propri plottaggi nessuno dei cinque velivoli militari, che partono in successione da Capodichino, e che invece dovrebbero essere da tal sito individuati, giacchè sorvolano il punto di riferimento PNZ (o Ponza). Si è dimostrato, anche se certo non s'è provato, un diretto coinvolgimento con il disastro, la presenza in volo in diverse parti del Tirreno nell'intorno temporale dell'incidente, di più velivoli statunitensi, in esercitazione o in trasferimento, armati e non. E di questi è stato difficilissimo, se non impossibile trovare la memoria. Ma molti altri ve ne sono, che potrebbero avere, od hanno, una connessione con la caduta del DC9. Che sono militari ed hanno movimenti compatibili solo con la presenza di una portaerei. Questi non possono essere di un'aeronautica qualunque, la portoghese o l'ungherese; devono essere di quei Paesi, che ne dispongono, sono in grado di farli volare e guidarli, prescindendo da FIR, aerovie e disposizioni di Traffico aereo, nel Mediterraneo. E questi Stati, è inutile tornarvi su, sono

stati più volte indicati da personalità qualificate a parlare in questa materia, dall'ammiraglio Martini nell'89 al generale Arpino dieci anni dopo. Non si può perciò dire che manchino indicazioni, o più realisticamente sospetti, a carico purtroppo proprio degli Stati Uniti. Di questi velivoli abbiamo sovente NTN, coordinate ed orari, e definizioni come Friendly; altre solo ritorni primari, il che sta a significare che non sono stati inizializzati o sono stati immediatamente droppati. Il che vuol dire anche che sono stati altrettanto immediatamente identificati come amici; ch  se fossero stati Zombie ben altre procedure,   oramai noto, si sarebbero dovute porre in essere.

Ragioni di Stato, tanto palesi quanto ovvie, che per  ci saremmo attese pi  da altri Stati che dagli Stati Uniti, impediscono, non si pu  sostenere il contrario, ogni collaborazione con la semplice assunzione della scomparsa, per il tempo trascorso, della scomparsa di ogni ricordo o memoria di archivio.

4. I salvagenti recuperati in mare.

Nei giorni immediatamente successivi al disastro una delle prime preoccupazioni dell'inquirente fu quella di recuperare e concentrare i relitti del velivolo. Infatti la Procura di Palermo, a distanza di quarantotto ore dall'incidente dispose, come gi  s'  detto, il trasporto dei reperti presso l'aeroporto Boccadifalco di Palermo. In questa attivit  purtroppo si registrarono gravi lacune, tra cui vale la pena di ricordare la mancata redazione di un elenco analitico del materiale all'atto del deposito, oltre all'imprecisa descrizione ed alla omessa inventariazione dei reperti da parte delle unit  impegnate nel recupero. Certo   che alcuni reperti, forse tra i pi  interessanti, non sono stati trasferiti a Ciampino ma abbandonati invece nell'aeroporto palermitano e mai pi  ritrovati; tra gli altri il casco "John Drake", il serbatoio del T33, il carrello anteriore di un aereo, a detta di Lippolis, della 2  guerra mondiale (v. audizione Lippolis Guglielmo, Commissione Stragi, 16.01.90).

Nel periodo in cui l'inchiesta rimase nella titolarit  della Procura della Repubblica di Palermo furono conferiti, come s'  detto nel relativo titolo, pi  incarichi peritali, tra i quali si deve ricordare la perizia Cantoro ed altri, che rispose ad alcuni immediati quesiti formulati da quell'AG. Da una lettura dei quesiti posti emerge l'immediato interesse dell'inquirente all'accertamento della presenza o meno tra quanto era stato o s'andava

recuperando di reperti appartenenti ad uno o più velivoli diversi dal DC9 Itavia. I primi due quesiti infatti sono: “1. Accertino i periti quali tra i relitti ed i reperti rinvenuti non appartengono ad un aereo DC9; 2. Accertino i periti se tra i relitti ed i reperti ve ne siano taluni appartenenti ad altro tipo di aereo, diverso dal DC9, e dicano in tal caso a quale tipo di aereo appartengano, anche sotto il profilo merceologico”.

Il 26 novembre successivo il prof. Cantoro riferiva fornendo un elenco analitico dei relitti che sicuramente non appartenevano al DC9: tra gli altri “due giubbetti salvagente tipo marina con materiale di galleggiamento rigido sagomato a volume fisso, di fabbricazione statunitense come risulta dalla marca costruttrice. L’aeromobile DC9 è dotato, come tutti gli aerei passeggeri, di salvagente autogonfiabili”.

A tal proposito, occorre sottolineare che all’interesse dell’AG di Palermo – l’ordinanza è del 3 luglio - verso i reperti era comunque immediatamente seguito quello dello Stato Maggiore dell’AM, che il 4 seguente inviava a Boccadifalco il colonnello Bompreszi ed il tenente colonnello Argiolas, rispettivamente appartenenti al 2° e 3° Reparto SMA, con l’incarico di prender visione, in forma riservata, dei reperti ivi concentrati e di accertare se tra di essi vi fosse materiale non appartenente al velivolo precipitato.

L’esito di quella missione è condensato in un appunto del 2° Reparto/SIOS per il S.I.S.MI e per il Gabinetto del Ministero della Difesa, corredato da ventidue fotografie, in cui, come già s’è detto, i reperti erano stati divisi in tre categorie: a. quelli certamente del velivolo in argomento, b. quelli presumibilmente a bordo del velivolo, c. quelli che non facevano certamente parte dell’aeromobile. Nelle fotografie allegate appaiono con chiarezza, nel vario materiale accatastato, due salvagenti di colore rosso di tipo marino con imbottitura galleggiante, che nel predetto appunto erano dettagliatamente descritti e collocati nella categoria dei materiali non facenti parte del velivolo Itavia.

Il primo salvagente viene così descritto: di colore rosso sbiadito, di tipo marino con imbottitura galleggiante, recante stampate sul tessuto le sigle “NSA OMB” e sulla targhetta bianca in tela, nella parte interna del giubbotto “Fibrus Glass Life Preserver Manufactured at the Savegard Corp. 1975-DSA-700-75-C-5924 in accordance Sec 2 -Charter 33 - Buships Manual” (foto nr.7,8,9,10). Il secondo, pur avendo caratteristiche identiche al primo, variava nelle sigle; infatti vi era riportato “CV60 UB4 DECU” e sulla targhetta i numeri d’identificazione del materiale “DSA 700-74-C-6476” (foto nr.11,12,13). L’appunto SIOS concludeva sostenendo che era “presumibile che essi (reperti non appartenenti al DC9) provenissero da

natanti in transito, ad eccezione della sonda meteorologica, caduta in mare in data imprecisabile”.

I due salvagenti che, si ricordi, erano stati individuati da una motobarca del Doria il 29 giugno, alle ore 06.41 in un'area maggiormente interessata al recupero, compresa nei punti 39.13N-13.09E, risultano indicati, seppur genericamente, nel processo verbale redatto il 24.12.80 e recante la firma di Furci Rocco, comandante dell'Aeroporto di Palermo-Boccadifalco in occasione del trasferimento presso i laboratori dell'AM siti in Roma, di tutti i reperti giacenti a Boccadifalco.

Al riguardo vale la pena di sottolineare che il concentramento, richiesto dalla Procura della Repubblica di Roma e disposto dal 4° Reparto dello SMA (v. nota della Procura del 17.11.80), fu connotato da inesattezze ed incertezze alle quali contribuì il pressapochismo degli enti militari - AM e CC. - che gestirono quel trasferimento, avvenuto tra l'antivigilia e la vigilia di Natale, senza alcuna preoccupazione di redigere in maniera analitica e dettagliata un elenco del materiale; i reperti partirono alla rinfusa da Boccadifalco e così giunsero all'aeroporto di Ciampino; nello stesso stato, l'antivigilia di Capodanno, furono trasferiti ai laboratori dell'AM di via Tuscolana. Per di più, le testimonianze rilasciate da coloro che parteciparono in prima persona ai passaggi relativi al trasferimento del materiale risultano alquanto vaghe e imprecise. Una circostanza purtroppo assolutamente negativa perché l'inchiesta ha dovuto registrare la “perdita” di reperti di sicura significatività.

Proprio in ordine a questo controverso trasferimento, il prof. Cantoro – che era stato incaricato dall'AG di Palermo anche di curare, al momento in cui gli fosse stato comunicato, il concentramento dei reperti da Boccadifalco a Roma - così riferiva testualmente: “mi risulta che il 23.12.80, alle ore 17.00, a mia insaputa, i reperti siano partiti da Boccadifalco per Roma-Ciampino con un a/m G222. Non essendo stato avvisato, non ero presente al carico e quindi non so se tutti i reperti siano stati caricati. Successivamente ho rilevato che l'elenco dei reperti consegnati al laboratorio AM di Roma in data 30.12.80 non era completo rispetto all'elenco che avevo a Palermo. Comunque certamente a Napoli il 19.02.87 mancava il reperto nr.1” (v. esame Cantoro Giulio, GI 20.01.97). Dichiarazioni che danno certamente il senso delle responsabilità in cui incorse l'AM.

Dall'indagine disposta da questo GI e condotta dall'Interpol negli Stati Uniti presso il Comando Generale della Guardia Costiera, è risultato che quei reperti erano giubbotti di fibra di vetro in dotazione alle forze militari. L'articolo era stato prodotto in grande quantità per molti anni e destinato alla Marina Militare ed alla Guardia Costiera degli Stati Uniti.

Generalmente quel giubbotto non doveva essere utilizzato a bordo di velivoli militari statunitensi, ma potevano esserne dotati occasionalmente gli elicotteri di soccorso durante le operazioni di emergenza. Comunque, era da sottolineare che l'uso di esso non era autorizzato a bordo di velivoli e navi civili o per il trasporto merci.

Per quanto riguarda il primo giubbotto, le indicazioni riportate sulla targhetta hanno consentito di individuare la ditta produttrice cioè la "Safeguard Corporation Ohio". La dicitura DSA, seguita con numero, stava ad indicare il contratto. La sigla NSA indicava di solito "Naval Support Activity" ovvero una particolare articolazione della Marina Militare statunitense con funzioni logistiche. OMB indicava di solito "Outboard Motor Boat". Quindi il giubbotto in questione doveva provenire da una piccola imbarcazione fuoribordo in dotazione ad una unità navale di supporto.

Il secondo giubbotto, come già accennato, era del medesimo tipo del primo e, particolare non trascurabile, le sigle CV60 UB4 DECU, indicavano la sua provenienza ossia la U.S.S. Saratoga con numero d'imbarcazione militare Navy Vessel Number CV60. La sigla UB4 indicava con ogni probabilità "Utility Boat 4". La sigla DECU si riferiva probabilmente ad un particolare settore della nave, forse la zona ponte. Questi elementi consentivano all'ente americano di affermare con certezza che quel giubbotto provenisse da una delle scialuppe di salvataggio della portaerei americana Saratoga (v. rapporto Interpol, 21.04.92). Ma consentono altresì affermazione analoga sull'altro giubbotto, che con ogni probabilità appartiene alla stessa unità, quanto meno ad altra della stessa Marina.

Prima ancora, questo GI aveva interpellato lo Stato Maggiore della Marina Italiana, che al riguardo riferiva che il significato delle sigle "NSA-OMB" e "CV60 UB 4 DECU" era sconosciuto. Lo SMM riferiva inoltre di aver interessato in merito il paritetico Stato Maggiore statunitense, secondo cui la sigla "NSA-OMB" non aveva nulla di noto, anche se le sigle "CV60 UB4 DECU" indicavano, rispettivamente: la prima, la portaerei Saratoga; la seconda, un'unità di supporto logistico; mentre per la terza non risultavano evidenze (v. rapporto del ROCC dell'11.05.92).

Al fine di chiarire le circostanze relative a questi salvagenti, è stato esaminato anche il comandante della Saratoga, ammiraglio Flatley (v. esame Flatley, in rogatoria USA 10.12.92). Questi ha dichiarato preliminarmente: "che il salvagente si sia trovato nell'immediatezza del fatto è un'altra coincidenza". Ha poi aggiunto che quel tipo di salvagente veniva utilizzato nel compimento di operazioni di trasbordo o sulle scialuppe per raggiungere la terra. Infatti a bordo della portaerei c'erano circa quattrocento esemplari di

quel salvagente. L'ammiraglio ha specificato che a volte i marinai piuttosto che aggiustarli li gettavano in mare e quindi durante l'anno se ne perdevano diversi. Comunque non si trattava di salvagenti per piloti d'aereo né venivano usati sugli elicotteri. A bordo c'era anche un terzo tipo di salvagente, un giubbotto meno ingombrante che veniva usato dai marines addetti alle operazioni di manutenzione sui ponti.

L'esito di tale attività istruttoria, già di per sé particolarmente apprezzabile per le implicazioni che ne scaturiscono, acquisisce maggiore pregnanza se si tiene conto delle dichiarazioni, alcune assurdamente laconiche e sconcertanti, rese da coloro che, per motivi connessi alle loro funzioni, avevano conoscenze specifiche riguardo ai reperti e, nel dettaglio, ai due giubbotti di chiara origine americana.

Bomprezzi, l'ufficiale del SIOS, che era stato inviato appositamente presso l'aeroporto di Boccadifalco per esaminare i reperti e nell'occasione aveva ben visto nell'hangar dell'aeroporto quei salvagenti, non collegò assolutamente le sigle che vi apparivano con unità militari. Ed ha preferito accollarsi una pessima quanto incredibile figura, piuttosto che dire la verità, asserendo di non conoscere i codici di identificazione delle navi. Egli che occupava un così alto grado nell'intelligence di forza armata e così mostra di non conoscere la sigla numerica di una portaerei della 6^a Flotta, cioè di una flotta dislocata nel Mediterraneo e non nel Pacifico o l'Indiano. (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

Tascio, il comandante del SIOS, che dapprima mostra solo un labile ricordo sulla circostanza del rinvenimento dei due salvagenti di chiara marca americana, e quindi specifica "no, non richiamò... la mia attenzione, no di sicuro e penso che non abbia richiamato l'attenzione neppure del colonnello Bomprezzi. Certamente, forse, si è rilevata la provenienza perché essendoci questo, non so affatto" E comunque esclude che siano state fatte delle ricerche volte a conoscere le unità navali da cui potevano provenire i due salvagenti (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 29.05.92).

Più decisa e senza tentennamenti la risposta di Bartolucci. Nel ricordare che poco dopo la sciagura lo Stato Maggiore dispose l'invio di "due o tre ufficiali" a Boccadifalco per visionare i reperti, afferma che non si ritenne di prestare una particolare attenzione a quei reperti, perché "chiaramente erano in mare da tantissimo tempo o comunque non ci azzecavano assolutamente con questo incidente, questo è quello che è stato riportato" (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 26.05.92).

Luzzatti Carlo, presidente dell'omonima Commissione ministeriale, non ha ricordato la presenza di due salvagenti di tipo marino, affermando poi che "questi oggetti non provenienti dall'aereo non furono presi in

considerazione dalla Commissione” (v. esame Luzzatti Carlo, GI 24.05.91).

Soltanto il pilota dell'Itavia, Grilli Giorgio, imbarcato sul Doria durante la fase di recupero dei relitti, ha sostenuto che il giubbotto US Navy, da lui visto sul ponte di quella unità, non poteva “essere interessato all’incivolo in quanto ricoperto da telline” (v. esame Grilli Giorgio, GI 26.02.92). Ma di certo egli ha visto qualcosa di diverso dai nostri due salvagenti, tenuto conto che questi non recavano alcuna scritta che li riconducesse direttamente alla Marina degli Stati Uniti, e nessuno, testi e periti che pure li avevano visti ed esaminati, aveva mai riferito di oggetti con lunga permanenza in mare; tra l’altro dalla visione delle fotografie scattate ai salvagenti in questione subito dopo il ripescaggio ed anche da quelle dirette dei reperti sino ai giorni nostri non vi appaiono mitili o simili.

Questi salvagenti, unitamente agli altri reperti del DC9 Itavia, nel dicembre dell’80 furono trasferiti presso i laboratori dell’AM - 4° Reparto dello SMA, ove rimasero fino al 1985, anno in cui su richiesta della Commissione Blasi, questo ufficio dispose il concentramento presso l’aeroporto di Capodichino. Avverrà solo dopo il 90, la definitiva ed attuale collocazione dei reperti presso l’hangar Buttler di Pratica di Mare. In conclusione quei salvagenti erano caduti in mare da pochissimo tempo prima del loro recupero. Queste perdite, s’è detto, non comportano una registrazione in una qualche memoria, e tal giustificazione potrebbe essere anche accettabile. Sarebbe invece stato ricostruibile, anche sulla base della semplice consultazione dei libri di bordo, l’occasione in cui quei salvagenti erano caduti in mare. Anche nel caso di un improbabile colpevole gesto di un qualche marinaio, sarebbe comunque bastato accertare quando, in quale data, l’unità era passata su quelle coordinate o in quell’area avesse mandato elicotteri o scialuppe.

Oltre ai due salvagenti sopra descritti, agli atti dell’inchiesta risulta una segnalazione della Compagnia CC. di Termini Imerese concernente il rinvenimento, in data 21.08.80, nelle acque antistanti il Comune di Trabia (PA), di un giubbotto salvagente di colore arancione, completo di custodia di colore grigio scuro riportante la seguente scritta: “manufactured August 1979 Contract nr. DLA 700=79=C=2119=U.S. Navy”. Peraltro, quello stesso Comando Compagnia riferiva che nel proprio archivio ed in quello della dipendente Stazione CC. di Trabia non figuravano atti, oltre alla segnalazione di rinvenimento, sul citato giubbotto, e che esso non era più custodito nei locali di quel Comando, né risultavano atti di trasmissione ad altri enti.

In data 9.07.92 questo Ufficio interpellava per rogatoria il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti al fine di conoscere in quale

occasione era stato smarrito questo terzo giubbotto. La risposta dell'organo collaterale americano fu lapidaria: tenuto conto del lungo tempo trascorso, non esisteva alcuna documentazione di riferimento (essa veniva conservata per scopi di inventario e contabilità per non più di un anno) che consentisse di esaudire il quesito richiesto.

5. I caschi.

5.1. Il casco da pilota con la scritta "John Drake".

Nell'aprile dell'89 e poi negli anni successivi, tra il 90 ed il 92, il tenente colonnello Guglielmo Lippolis, responsabile nell'80, come s'è scritto, del Rescue Coordination Center del 3° ROC di Martina Franca - dichiara in sede giudiziaria e davanti alle commissioni d'inchiesta parlamentare ed amministrativa, di aver esaminato a Palermo un casco da pilota, conservato insieme ai rottami e relitti attribuiti all'incidente del DC9 Itavia nell'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco (v. atti Commissione Pisano, Lippolis 10.04.89; v. audizione Commissione Stragi, Lippolis, 16.01.90; v. esame Lippolis, GI 01.07.91 e 23.06.92). L'esame del casco dovrebbe essere avvenuto nel mese di luglio 80 nel corso della prima riunione con il collegio peritale a Palermo o in occasione di una chiamata successiva, al più tardi nell'agosto dello stesso anno. Lippolis in quella circostanza aveva notato che il casco, di colore bianco, era di fibra, con una parte interna spugnosa, una visiera ed un cordone per l'auricolare; sull'esterno vi era la scritta John Drake. Inoltre l'ufficiale ricordava che gli era stato riferito da uno dei componenti il collegio peritale - incontrato nel sopralluogo presso l'hangar di Boccadifalco - che il casco da pilota era stato ritrovato su una non meglio precisata spiaggia siciliana.

Le ricerche compiute presso le Autorità USA, su iniziativa del Lippolis, - che nel riferire prima alla Commissione d'inchiesta interna e poi a questo ufficio dichiarava di aver telefonato lui stesso da Martina Franca ad Air South a Bagnoli, al suo rientro dalla missione a Palermo (v. esame Lippolis Guglielmo, GI 23.06.92) - accertarono l'effettiva esistenza di un pilota di nome John Drake che, decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare. Dalle autorità NATO interpellate - Air Force South di Bagnoli, tale maggiore Zimmermann - il fatto veniva collocato, in termini di probabilità, in un non meglio precisato periodo "di qualche tempo" precedente all'incidente di Ustica.

Il casco contraddistinto dalla scritta “John Drake” in seguito ai trasferimenti dei reperti da Palermo alle successive sedi, è andato smarrito; ma con ogni probabilità è stato fatto sparire, perché dell’altro materiale pur nei diversi trasferimenti nulla s’è perso.

Le lettere rogatorie inviate dal 14.05.92 al febbraio 93 da questo ufficio al Dipartimento della Giustizia USA ovviamente avevano come scopo l’accertamento delle circostanze in cui il casco era stato perso dal pilota e la conseguente assunzione a teste di costui. A tale scopo questo GI comunicava alle Autorità statunitensi ogni utile informazione sulle caratteristiche di quel reperto, alle modalità del suo rinvenimento ed alle fonti informative, specificando che le notizie erano state originariamente fornite in esito ad un contatto tra il Rescue Coordination Center del 3° ROC di Martina Franca ed il Comando NATO, Air South, di Bagnoli.

Dopo una prima evasiva risposta del giugno 92 - in cui il Dipartimento della Giustizia, stante il tempo trascorso e considerata l’estesa diffusione del nominativo John Drake, si proclamava impossibilitato a svolgere efficacemente la ricerca - finalmente nell’aprile del 93 giunge una definitiva risposta dell’autorità americana: il Dipartimento della Difesa rendeva noto che “Il Centro di Sicurezza della Marina ha effettuato una ricerca computerizzata sulla banca dati degli incidenti della Aviazione della Marina per il periodo tra il gennaio 77 fino al marzo del 93. Durante questo periodo si sono verificati quattro incidenti che coinvolgevano un membro dell’equipaggio con il cognome Drake. Nessuno di questi aveva il nome proprio che iniziava con la lettera “J”, e tutti si sono verificati all’interno degli Stati Uniti continentali. Anche il Dipartimento di Sicurezza dell’Aeronautica Militare ha effettuato una ricerca nei suoi archivi. L’Aeronautica Militare ha un pilota con il nome John Drake, ma egli non è stato coinvolto in nessun incidente aereo e non era assegnato al teatro europeo nel periodo di tempo che ci interessa. L’affermazione che questo elmetto è stato perso durante un incidente aereo della Marina si può riferire ad un incidente precedente il 77, oppure si tratta di una semplice congettura. Sottolineiamo che esistono più tipi di elmetti indossati da persone che non sono membri di equipaggi aerei. Comunque, senza fotografia dell’elmetto, o senza una dettagliata descrizione, non siamo in grado di fornire nessuna ulteriore informazione. Suggeriamo che le Autorità investigative italiane contattino la NATO, e domandino se sono in grado di aggiungere qualcosa, confermare o smentire l’informazione ottenuta, secondo quanto risulta, dal “magg. Zimmerman o nome simile” alla Air South. Se avrete maggiori informazioni, potremo approfondire ulteriormente l’argomento”.

In considerazione della precisa memoria del Lippolis e di fronte alle

informazioni conclusivamente fornite dalle Autorità USA, gli elementi di notizie faticosamente trasmessi dagli Stati Uniti non possono essere stimati sufficienti, poiché non coincidono affatto con la originaria spiegazione fornita dal Comando NATO di Bagnoli, pochi giorni dopo il 27.06.80 a quel Centro di ricerca e soccorso di Martina Franca. Se a detta di Air South un pilota a nome John Drake doveva essersi lanciato da un velivolo imbarcato su mezzo navale proprio in periodo di tempo appena precedente all'incidente di Ustica, riferirsi all'anno 77 appare non solo fuorviante, ma, alla luce delle informazioni così dettagliate fornite dall'organo NATO, addirittura preclusivo della verità sulla vicenda.

5.2. Casco rinvenuto nelle acque di Capaci.

Un altro casco recuperato nell'estate dell'80, precisamente il 10 agosto di quell'anno su di una spiaggia siciliana nelle vicinanze di Palermo (acque antistanti Capaci, in località Trabia), è stato a lungo oggetto di attenzione prima dell'Aeronautica Militare e poi di questa inchiesta.

Il casco era stato consegnato alla Capitaneria di porto di Palermo, ove risulta registrato in una comunicazione di ritrovamento, datata 12.08.80, diretta a Marisicilia, ed era stato esaminato dal colonnello Bomprezzi del SIOS Aeronautica giunto appositamente a Palermo il 12.08.80 su incarico del Sottocapo di SM generale Ferri. All'aeroporto di Palermo Boccadifalco Bomprezzi si era accorto che non si trattava di un casco di volo bensì di esemplare in uso al personale tecnico "di quelli che operavano sul ponte di una portaerei". Il vice Capo del 2° Reparto aveva anche notato su quel casco l'indicazione della ditta costruttrice. Nella relazione su quella missione aveva pure specificato che era attribuibile ad operatore di bordo di una portaerei e quindi era da escludersi che si trattasse di materiale di volo (v. interrogatorio Bomprezzi Bruno, GI 06.10.95).

Riguardo alle successive vicende di questo casco occorre sottolineare che, pur risultando trasmesso dalla Sicilia allo SMA già il 20.08.80, non appare mai pervenuto formalmente al 2° Reparto dello Stato Maggiore né è stata "rinvenuta traccia di come sia arrivato allo SMA". Sta di fatto che esso è invece documentato e viene trovato tra i materiali e le parti del MiG23 libico, trattenuti per esigenze informative, "conservati in contenitori di legno muniti di coperchio presso locali dello SMA-SIOS trasferiti a Pratica di Mare presumibilmente nel 1987" (v. nota SMA/225/702/1143 del 3 luglio 92 da Capo del 2° Reparto a Capo di Stato Maggiore).

Il casco è di colore verde, di fibra con una parte interna spugnosa, con visiera, e reca all'interno la seguente scritta: "helmets, flight deck crewman's, impact resistant size 7-1/4 mil- h - 81735 (AS) - 4- DSA100 - 77 - C - 0529 DEC - 77 Kings Point MFG. CO., INC / /7 8415 - 00- 071 - 8/86".

Accanto agli accertamenti tendenti a chiarire le circostanze di rinvenimento e l'insolito "percorso" del casco di Capaci, questo Ufficio ha promosso alcune commissioni rogatorie inviate, dal 14 maggio 92 al febbraio 93, al Dipartimento della Giustizia USA al fine di appurare le circostanze in cui il casco era stato perso e ad assumere informazioni testimoniali dall'eventuale utente. Nè si tralasciava di richiedere se forniture di caschi dello stesso tipo fossero state effettuate alla Jamahirija Araba Socialista di Libia dal dicembre 77 al giugno 80, sulla base del fatto che quel reperto si trovava tra quelli del MiG libico.

In esito alle ripetute richieste, corredate dalle cognizioni in possesso di questo ufficio, il Dipartimento della Giustizia USA, sentiti i Dipartimenti per il Commercio e la Difesa, nel novembre 92 rispondeva che quel casco per equipaggio di ponte di volo, prodotto dalla "Kings Point MFG. Co, di Fayetteville, NC, faceva parte di una partita di 7450 caschi forniti nel 77/78 alla Marina Militare USA, alla "Coast Guard" degli Stati Uniti e ad un non meglio specificato ente militare spagnolo.

Nella ricerca di ulteriori ed utili notizie sulle circostanze relative allo smarrimento di caschi in dotazione alla Navy statunitense, questo ufficio assumeva informazioni anche da soggetti diversi, tra cui l'ammiraglio James H. Flatley. Il comandante della Saratoga, pur non essendo al corrente di fatti specifici relativi allo smarrimento di caschi, suggeriva di fornire i dati in possesso all'ufficio preposto e ricordava che, quando un aereo cade in mare "non si recupera nulla, le salme sono perse per sempre, ma, inevitabilmente, il casco viene a galla e viene ritrovato" (v. esame J. Flatley in rogatoria USA, GI 10.12.92).

Quanto controversa e di difficile lettura sia la vicenda di questo casco, lo si deduce dalla testimonianza di Bompreszi del giugno 92, che esordisce con un ricordo piuttosto confuso. Questo il primo passaggio testimoniale: "il casco del pilota credo di averlo visto in fotografia. Non credo di averlo visto materialmente. Ricordo che c'era una scritta riproducente un nome arabo, non completamente leggibile. Ricordo di aver visto un solo casco, sempre in fotografia". Nonostante questa solo apparente sicurezza mnemonica il vice capo del 2° Reparto, dopo aver ricevuto in visione il reperto in questione (rep. n.80 acquisizione n.15 del 10.11.90), si smentisce asserendo che quel casco non faceva parte dei reperti di Castelsilano e lui lo aveva visionato a

Boccadifalco su specifica richiesta del generale Ferri; sulla circostanza Bompreszi ha confermato che si trattava di “un casco di operatore di bordo di una portaerei e che non era materiale di volo”; l’ufficiale ha aggiunto che, considerata la non diretta attinenza ad operazioni volative, non aveva compiuto altre indagini e aveva considerato l’argomento chiuso. Non ha saputo però spiegare per quali ragioni si preferì lasciare il casco sul posto, in considerazione del fatto che esso era privo d’interesse, non trattandosi di dotazione da pilota. A questo punto però il ricordo si fa nuovamente confuso. Infatti Bompreszi, riferendosi a quell’unica missione siciliana per il rinvenimento del casco, ha affermato che “nelle fotografie da me fatte sulle scale del circolo ufficiali di Boccadifalco si leggeva forse il nome Drake”. Sottolinea di associare il nome John Drake al casco in questione e prendendo atto che il colonnello Lippolis aveva dichiarato di aver visto il casco Drake verso i primi di luglio, il Bompreszi ha ipotizzato di aver svolto quella missione ancor prima di quella con Argiolas avvenuta pure nel mese di luglio, ma ha escluso che si trattasse della stessa missione, perché ha ricordato con certezza “di aver fatto due viaggi e uno di questi fu compiuto esclusivamente per il casco” (v. esame Bompreszi Bruno, GI 22.06.92). Ma l’esitazione mnemonica del colonnello Bompreszi sul periodo preciso di quella missione siciliana è stata risolta dagli accertamenti dell’inchiesta, da cui è risultato un viaggio svolto il 12 agosto 80 con Sidoti, di cui lo stesso Bompreszi in una successiva testimonianza ha ricordato con maggiore precisione il periodo e cioè ad agosto, quando aveva sostituito il generale Tascio assente per ferie. In questo nuovo apporto testimoniale Bompreszi aggiunge che sul casco c’era il nome della ditta costruttrice “o forse del nome del tecnico, dello specialista che aveva impiegato il casco” (v. interrogatorio Bompreszi Bruno, GI 06.10.95). Infine non si può non ricordare che concludendo il primo esame reso a questo Ufficio nel giugno 92 il colonnello Bompreszi, pur avendo associato il casco al nome Drake, ha affermato di non riuscire a capire “come Lippolis possa affermare che si trattava di un casco da volo”. Egli infatti stimava, e qui tale confusione può apparire voluta, che il casco in oggetto non fosse assolutamente da volo.

E quindi ben si può concludere che tra i mesi di luglio e agosto dell’80 vengono rinvenuti due caschi in dotazione alla Navy statunitense, rispettivamente associati ai relitti del DC9 Itavia e a quelli del MiG23 libico. Ma anche che gli accertamenti condotti in quei mesi dall’Aeronautica Militare si manifestano alquanto lacunosi, come permane controversa la ricostruzione delle indagini svolte dalla Forza Armata; che, pur intervenuta tempestivamente sul posto con i suoi tecnici migliori, disperde quegli importanti reperti, già oggetto d’interesse da parte dell’AG procedente, fino

a confonderli sia nel ricordo degli ufficiali operanti, sia nei fatti, sia nella documentazione esibita a questo ufficio, specchio di una confusa e fuorviante istruttoria di quella Forza. Tale percorso, attentamente analizzato dall'inchiesta, conduce alla conclusione che quei reperti, proprio perché di provenienza militare non potevano, o non dovevano, essere associati all'incidente Itavia; dovevano cioè essere in qualche modo "dimenticati", rendendo difficile o impossibile la spiegazione della reale provenienza.

6. Il serbatoio eiettabile rinvenuto nel maggio 92, in zona D.

Nel mese di maggio 92, com'è noto, nel corso della campagna di ricerche e recuperi sottomarini del relitto del DC9 Itavia, precisamente il giorno 10, veniva avvistato nella zona D un serbatoio eiettabile supplementare per carburante o "droppable tank", recuperato a partire dal 18 successivo. Il serbatoio presentava i seguenti dati identificativi: "Pastushin Industries inc. pressurized 300 gal fuel tank installation diagram plate 225-48008 plate 2662835".

Considerati questi elementi, già quel maggio 92 questo Ufficio inviava lettere rogatorie alla competente autorità degli Stati Uniti; e quindi direttamente una missione Interpol in USA nel seguente luglio. Le numerose rogatorie, inviate sino al 3.01.94, avevano di mira l'accertamento della ditta costruttrice, dell'ente acquirente, e della occasione in cui quel serbatoio era stato eiettato; ed inoltre l'acquisizione della documentazione sui tests eseguiti su quel tipo di serbatoio, per caduta in terra ed in mare nonché per simulazione di altri danni. In particolare veniva richiesta la trasmissione di dati sulle modalità di sganciamento dal corpo del velivolo, sulle traiettorie compiute dal serbatoio dopo lo sganciamento, sia pieno che vuoto, sugli effetti sul serbatoio a seconda dei differenti tipi di impatto su terra e su acqua, pieno o vuoto.

Nell'agosto 92 perveniva una prima risposta negativa dal Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti, del seguente tenore: "con il passare di tanto tempo non esiste più alcuna documentazione che ci consenta di fornire le informazioni richieste". La nota proseguiva precisando che qualora il serbatoio fosse stato, all'epoca della sua eiezione, di proprietà della Marina statunitense, la stessa Marina non avrebbe avuto più alcuna documentazione indicativa del tempo e delle circostanze in cui esso era stato eliminato od eiettato. Successivamente a seguito di reiterate richieste, dal Dipartimento della Difesa USA giungeva nell'aprile 93 una risposta positiva

contenente elementi informativi sul serbatoio, ma già nel luglio 92, questo Ufficio disponeva di informazioni di dettaglio su quell'oggetto, ad opera dell'Interpol (v. rapporto 28.07.92, accertamenti espletati negli Stati Uniti, richiesta GI 06.06.92). In effetti ad Huntington, località californiana nei pressi di Los Angeles, nella sede della "P.AV.CO. Industries Inc." i funzionari delegati in apposita riunione avevano sottoposto agli esperti della società le foto del serbatoio ed il vice presidente Victor F. Pastushin aveva confermato che il serbatoio esterno per carburante tipo Aero D da 300 galloni, nr. di serie 272-48000, era stato prodotto dalla società per la Marina americana; la Pastushin Aviation Company aveva fornito quei serbatoi alla U.S. Navy dal 1950 al 1963. Anche sulle modalità di collaudo di quel genere di serbatoi la Pastushin dava dettagliate indicazioni sulle varie ipotesi di caduta e in ordine alla tenuta del telaio in collaudi di pressione, tiratura, ed altri - caduta di serbatoio vuoto in mare, pieno di carburante in mare, vuoto su terraferma, pieno su terraferma. Specificatamente quella società affermava che, per quanto concerneva i collaudi di caduta di serbatoio vuoto e pieno in mare, tali prove avevano accertato che il contenitore normalmente rimaneva intatto salvo leggere ammaccature, mentre i collaudi di caduta del serbatoio vuoto su terraferma avevano appurato che il contenitore presentava ingenti ammaccature ma nella maggioranza dei casi rimaneva intatto, mentre i collaudi di caduta del serbatoio pieno su terraferma avevano accertato che in alcuni casi il telaio del serbatoio aveva ceduto. I collaudi di tenuta o resistenza invece avevano accertato che non si erano mai verificati inconvenienti. Sempre in quella riunione il vice presidente della P.AV.CO. aveva tenuto a precisare che "le condizioni del serbatoio raffigurato nelle foto erano verosimilmente dovute ad un impatto avvenuto precedentemente alla caduta in mare" (v. rapporto Interpol, 20.07.92).

Nell'aprile dell'anno seguente la Difesa americana, come si è detto, confermava gli stessi elementi informativi già acquisiti e cioè che si trattava di un Aero-1D da 300 galloni, cioè un comune serbatoio di carburante sganciabile, aggiungendo queste ulteriori specifiche: "fabbricato per la prima volta nei primi anni 60, ed utilizzato sugli aerei A-4, S-3A, A-7, A-6, EA-6 e F/A-18, l'ultimo dei quali non era in servizio al momento dell'incidente di Ustica. Altre nazioni, oltre agli Stati Uniti, usano questi aerei che possono montare anche l'Aero-1". La società P.AV.CO. era stata uno dei cinque fornitori di circa 100.000 serbatoi sganciabili Aero-1 alla Marina degli Stati Uniti. "Attualmente risultano ancora in funzione circa 2.790 serbatoi del genere nell'inventario della Marina. A giudicare dalla apparente configurazione della struttura alettata di sganciamento, questo serbatoio può essere stato usato su un aereo A-6, EA-6 o S-3A. L'A-6, conosciuto come

“Intruder”, è un aereo di attacco di superficie e propriamente non ha missili aria-aria. L’EA-6 è una versione per la guerra elettronica dello stesso aereo, e non monta missili aria-aria. L’S-3A, conosciuto come “Viking”, è un aereo da ricerca e non è armato”. Nonostante queste informazioni pertinenti la costruzione, la fornitura e l’uso di serbatoi del genere - anche se non vengono fornite notizie su eventuali collaudi -, le Autorità americane danno una risposta evasiva sull’effettivo impiego dello specifico serbatoio, poiché affermano che tali serbatoi non sono soggetti ad un “controllo di inventario così rigoroso e quindi non sono identificabili da numeri di serie. I serbatoi vengono utilizzati in maniera intercambiabile, ed ogni singolo serbatoio non rappresenta un particolare interesse, e non comparirebbe normalmente in un archivio che fosse ancora disponibile”. Sul punto determinante l’autorità americana si chiude, deludendo le aspettative dell’inchiesta; infatti da questa risposta deriva l’impossibilità di determinare l’esatto tipo di aereo, la data della eiezione e le sue circostanze; addirittura non si può sapere se il serbatoio provenga da un aereo statunitense.

Infine, dopo ulteriori richieste, nel dicembre 93 il Dipartimento della Giustizia USA confermava soltanto quanto già comunicato dalla Difesa americana, trincerandosi dietro la considerazione fondamentale che “i serbatoi non sono pezzi controllabili” e che le Autorità competenti non avevano “nessun modo di controllare da quale tipo di velivoli il serbatoio potesse derivare”, né accertare se il contenitore fosse americano; in ogni caso l’ente americano si premurava di comunicare che da informazioni di archivio non risultava che alcun tipo di velivolo statunitense, recante quel genere di serbatoio fosse in volo sul Mediterraneo il 27 giugno 80.

A maggio del 94 lo stesso Dipartimento della Giustizia USA, richiamando una risposta del Dipartimento della Difesa considerava del tutto esaurita ogni possibilità di successiva indagine sul serbatoio ritrovato, negando perciò la disponibilità ad ulteriori accertamenti.

Ma recentemente, l’8.07.98, il Dipartimento della Giustizia USA, in seguito ad una richiesta di questo ufficio del 10.12.97, ha comunicato nuove informazioni dopo ulteriori ricerche svolte dalla Marina americana. E’ da notare che la Marina USA ha sviluppato queste ricerche solo dopo che questo GI aveva fornito riferimenti sul rinvenimento della carenatura dell’estremità piano orizzontale di un velivolo A-6E, avvenuto nei pressi di Capo Carbonara in Sardegna dopo l’80.

In sostanza con questi nuovi dati la Difesa americana ha individuato un incidente occorso ad un A-6E il 6.07.81: il velivolo era caduto a causa di un guasto al motore e l’equipaggio si era lanciato. L’incidente era avvenuto alle coordinate 39°29’N-14°09’E e dal momento che il serbatoio era stato

rinvenuto il 12.05.92 alle coordinate 39°44'N-13°10'E, la distanza tra i luoghi individuati poteva dare adito, secondo il Pentagono, all'ipotesi che il serbatoio fosse quello dell'A-6E caduto nel luglio 81. La data dell'incidente era tratta dai tabulati del Naval Safety Center, presso il quale era registrato quell'evento. Dai risultati della ricerca datata 20.05.98 presso il Naval Safety Center (Database Aviazione NSIRS periodo 01.01.80-01.12.97), si traggono i cinque casi di caduta in mare di A-6E. Nel relativo prospetto non viene però indicato il luogo di caduta dei velivoli.

E' stata acquisita agli atti anche copia delle risultanze di una ricerca presso l'archivio della notissima rivista di aviazione britannica, la "Flight international" del 9.01.82, che annualmente pubblica l'elenco degli incidenti militari nel mondo. Ed invero in questa lista al 6 luglio di quell'anno, cioè l'81, risultano precipitati soltanto due velivoli ma di tipo diverso dall'A-6E, un F104 Starfighter a Mulfinger in Germania e un F-14A Tomcat al largo di Long Island negli Stati Uniti. In questa rassegna non appare alcuna caduta di velivoli del tipo A-6E. Gli incidenti accaduti in Italia registrati riguardano i seguenti velivoli: un CH-53C Sea Stallion statunitense al largo della Sardegna il 17.09.81 per "mid-air-collision"; un A10A Thunderbolt II statunitense il 22.09.81 presso Firenze; un MB326 italiano il 22.09.81 a Pratica di Mare; un F104G Starfighter italiano il 5.10.81 a Pordenone; un S-3A Viking statunitense il 17.11.81 in mare a Nord-Ovest della Sardegna; un A7E Corsair II statunitense il 22.11.81 in mare a 120MN a Nord-Ovest della Sardegna; questi ultimi velivoli entrambi decollati dalla portaerei Nimitz.

Comunque va osservato che il serbatoio rinvenuto nelle campagne sottomarine di recupero a maggio 92, alle coordinate 39°44'N-13°10'E, era stato localizzato a diverse decine di miglia – precisamente: a circa 60 NM- di distanza dal luogo di quell'incidente del 6 luglio 81; e che a prescindere dall'intento della risposta americana di collegare il serbatoio Pastushin a questo A-6E precipitato diversi mesi dopo il disastro di Ustica, l'esito dell'accertamento USA avrebbe avuto maggior valore, se avesse riferito la rotta del velivolo, ricostruendone le operazioni volative dalle testimonianze dell'equipaggio.

Nella ricerca di ogni utile riferimento sull'impiego di questo serbatoio, si svolgevano domande in merito anche all'ammiraglio Flatley. Costui ha affermato che in queste occasioni venivano effettuati controlli proprio sul punto in cui era stato sganciato il serbatoio, e che il pilota al rientro era tenuto a compilare il registro di volo comprensivo delle informazioni sull'operazione di sgancio (v. esame Flatley James, in rogatoria USA 10.12.92). In effetti Flatley dichiarava che la perdita di un serbatoio veniva registrata tramite il relativo numero di serie, soprattutto per consentirne la

sostituzione; ma sulla conservazione dei documenti concernenti queste registrazioni l'ammiraglio ha avanzato forti dubbi, considerata la non eccessiva rilevanza di questo genere di documenti e la conseguente probabile distruzione dopo alcuni anni.

L'ammiraglio Flatley aveva avuto contatti, come s'è visto, con il giornalista Claudio Gatti ed avevano parlato anche di questo serbatoio. Gatti riferisce che l'ammiraglio gli aveva detto che il serbatoio era ridotto molto male ed "aveva avuto l'impressione che i danni subiti non fossero danni da semplice sganciamento. Inoltre Gatti ricorda di aver interpellato il costruttore, Victor Pastushin, che gli aveva riferito che il serbatoio da 300 galloni era universale e adattabile a qualsiasi aereo. I numeri di serie che appaiono sui singoli esemplari di serbatoio non sono impressi dalla ditta costruttrice bensì dalla Navy (v. esame Gatti Claudio, GI 11.12.92).

Il responsabile del reparto manutenzione velivoli dell'aeroporto di Grosseto, il tenente colonnello Lops Vincenzo, riferiva, in base alla sua esperienza di conduzione del Reparto, che in tempo di pace i serbatoi supplementari non vengono sganciati dopo l'utilizzo, anche perché sono molto costosi. Solo nelle emergenze, quali avarie al sistema di travaso del carburante e simili, ne è invece previsto lo sgancio. Lo specialista aveva sottolineato che l'eiezione delle taniche è di prassi vietata per motivi di sicurezza, giacché una volta sganciate esse possono arrecare danni a persone o cose. Diverso è in tempo di guerra allorché i serbatoi utilizzati sono del tipo "monouso" o Fletcher, costruiti apposta per la dispersione, di minor complessità e di minor costo; e questi sono di prassi sganciati ad esaurimento del carburante.

Nello stesso ambito testimoniale il Lops non aveva nascosto l'evidente vantaggio, in casi di necessità, dello sgancio del serbatoio; infatti il velivolo che eietta la tanica, con la diminuzione di peso e di resistenza, acquista in maneggevolezza. Comunque, prosegue l'ufficiale AM, lo sgancio dei serbatoi ausiliari è vietato anche in esercitazione. Lops non ha ricordato alcun velivolo decollato con i serbatoi supplementari ed atterrato privo delle taniche ausiliarie. Infine ricorda che ogni serbatoio reca un numero di fabbricazione, e viene registrato e preso in carico. La vita dei serbatoi viene seguita, dato che gli apparati sono soggetti a controlli periodici ed hanno un limite massimo di vita operativa.

Quindi ufficiali di Forza Armata, esperti nel settore, attestano che tali serbatoi seguono la procedura ordinariamente adottata per le forniture militari e l'inventariazione d'armamento. Come d'altronde riscontrato nella ricerca condotta dall'ing. Armando Jorno, consulente di parte Itavia, che aveva attinto notizie su questo serbatoio, interrogando una banca dati

sull'impiego di tanks su velivoli operanti nel 1980 nell'area del Mediterraneo. I risultati di quella ricerca si mostrarono di sicuro interesse per l'istruttoria, principalmente per la tempestività dell'informazione ottenuta già ai primi di giugno del '92 - si ricordi che il recupero del serbatoio supplementare era avvenuto a maggio di quell'anno ed il 5.06.92 l'ing. Jorno trasmetteva i seguenti dati: "tipo serbatoio "Aero D"; capacità "300 US Gallons -1135 litri- "; utilizzo "Aumento di autonomia"; costruttori "Diversi"; montato "Normalmente in dotazione al velivolo Vought A-/E FLIR Corsair 2"; forze aeree "US Navy-Grecia"; portaerei e modo di utilizzo velivolo con serbatoio. Nel 1980 era imbarcato sulla Saratoga in 24 esemplari -VA/81 VA/83- ed utilizzato dalla stessa, fra le altre, in operazioni di protezione portaerei -BARCAP-. Può decollare senza uso della catapulta; colore serbatoio "Era utilizzato con colorazione ad alta visibilità bianca e rossa o mimetica a seconda del tipo di operazione".

Fondamentalmente diversa è invece l'attestazione secondo cui "i serbatoi non sono pezzi controllabili", come affermato dalla Difesa americana, in considerazione anche delle dichiarazioni di un comandante di portaerei, ammiraglio della Marina statunitense, con la massima esperienza in queste materie, che non ha alcuna difficoltà ad affermare che le operazioni di sganciamento di serbatoi supplementari sono sempre precisamente censite e memorizzate. E in effetti non potrebbe essere stato altrimenti, se solo si tiene in conto che tale oggetto non ha un valore indifferente, costando già all'epoca una somma di dollari pari a diverse decine di milioni di lire.

Da ultimo non deve dimenticarsi che il serbatoio subalare del velivolo americano venne rinvenuto nelle ricerche effettuate sulla zona "D" in seguito ad attività e studi peritali di cui si deve fornire breve riepilogo. In effetti la ricerca delle diverse parti mancanti era stata preceduta da un accurato studio preliminare, finalizzato a ricostruire le possibili traiettorie di oggetti staccatisi in volo dalla fusoliera del DC9. Gli studi si erano basati essenzialmente sui "ritorni primari", rilevati dai radar di Fiumicino-Ciampino successivamente al disastro. Alcuni di questi echi, pur oggetto sin dall'origine di diverse interpretazioni, apparivano correlabili in una sequenza compatibile per posizione e velocità con la traiettoria di un aereo intersecante la rotta del DC9; alcuni di essi potevano poi ricollegarsi ai noti plots -17 e -12. Pertanto, gli studi preliminari diretti alla possibile localizzazione di parti del DC9 si ponevano come finalità anche la verifica di ipotesi diverse. La effettuazione delle nuove ricerche ed il conseguente abbandono della zona "C", furono essenzialmente dovuti all'analisi della traiettoria dei relitti prospettata da Taylor e verificata da Casarosa, che appunto avevano identificato nei plots in questione frammenti separatisi dal

velivolo. Deve ricordarsi anche che sulla base di questa prospezione, l'ausiliario Protheroe identificò un'area (successivamente definita "D") nella quale ricercare i pezzi mancanti dalla fusoliera. Infatti il Collegio peritale sviluppò il contributo dell'ausiliario e giunse alla determinazione di esplorare questa "area D", che si trovava ad Est dell'area "A" ed era attraversata dalla proiezione della linea di caduta dei relitti secondo le ipotesi appena prospettate.

Dunque tale area costituiva la zona ove terminava la sequenza di plots che il Collegio peritale interpretava come echi generati da uno o più oggetti separatisi dal DC9 al momento dell'evento. Questa quindi la genesi della decisione di effettuare una campagna di ricerca nell'area "D": recuperate le ulteriori parti del relitto si sarebbe così ottenuta la verifica dell'ipotesi della riferibilità degli echi in sequenza a parti del DC9. Ma il 15.05.92, proprio nell'area "D", in una zona posta a circa 6MN ad Est del punto dell'incidente non furono trovati gli ipotizzati frammenti del velivolo Itavia, ma parti di quel serbatoio di carburante subalare di tipo sganciabile in volo, sicuramente appartenente ad un aereo militare americano, diviso in più parti, ma la cui integrità era sostanzialmente ricostruibile. E quando questo oggetto fu rinvenuto quel Collegio Misiti inopinatamente decideva di abbandonare la zona per dedicarsi ad altre aree. Da quel momento, come s'è visto, questo ufficio oltre a richiedere che il Collegio peritale effettuasse ulteriori e approfonditi controlli - onde valutare l'ipotesi che la possibile traccia individuata attraverso i predetti plots potesse essere relativa al velivolo di appartenenza del serbatoio e dal quale il serbatoio stesso poteva essere stato sganciato - disponeva nuove indagini sull'oggetto. Dagli esami tecnici e dall'attenta visione del relitto del serbatoio si è determinato, da parte del collegio Misiti, che quel contenitore aveva subito un'intensa azione di schiacciamento sul piano orizzontale, frammentandosi in vari pezzi, dei quali otto sono stati recuperati; che alcuni frammenti presentavano una vistosa deformazione verso l'esterno determinata da un probabile elevato aumento di pressione verificatosi all'interno del serbatoio al momento dell'impatto.

Queste deformazioni sono maggiormente comprensibili se si presume che all'interno del serbatoio, al momento dell'impatto, vi fosse ancora una non trascurabile quantità di carburante. In sintesi, in esito all'analisi frattografica, si è appurato che i frammenti recuperati non evidenziano tracce di possibili impatti del serbatoio con altri oggetti e che pertanto le rotture osservate possono ritenersi congruenti con un impatto del serbatoio con la superficie del mare in corrispondenza della zona ventrale e, molto probabilmente, con ancora notevole quantità di carburante nel suo interno. A completamento di questa disamina, e prima di trattare la questione delle

tracce di colore rilevate sul serbatoio, occorre puntualizzare che il serbatoio durante la caduta può essere stato caratterizzato da un assetto fortemente “picchiato”, tale da non giustificare un impatto ventrale. Valgono a questo proposito due possibili ipotesi. La prima è che il serbatoio, durante la caduta, essendo instabile nel piano latero-direzionale, sia andato soggetto a complessi moti di tombolamento e quindi il suo impatto con il ventre sia stato del tutto casuale. La seconda è che il serbatoio sia stato sganciato a bassa quota e l’impatto si sia verificato prima che il serbatoio stesso si fosse stabilizzato sulla traiettoria di discesa.

Sul serbatoio recuperato nella zona D sono evidenti alcune striature rosse che sono state oggetto di specifiche analisi chimiche onde rilevarne la genesi e la provenienza. Ma alle analisi chimiche tali striature sono risultate costituite da vernice diversa da quella impiegata sul velivolo Itavia. Nella Relazione peritale del collegio chimico datata 26.02.94, superata una apparente somiglianza tra la vernice rossa prelevata dal serbatoio e quella della nave che aveva recuperato il serbatoio, si conclude: “si può affermare con sicurezza che non esistono relazioni tra la vernice rossa dell’aereo ed il rosso depositato o di cui è sporca la vernice bianca del serbatoio ausiliario. Le stesse analisi hanno mostrato altresì che la vernice della nave (nde cioè l’imbarcazione impegnata nel recupero) non può essere messa in relazione con quella del serbatoio”.

Sul serbatoio anche la scritta “one” incisa a mano con qualche sorta di punteruolo, che chiaramente dimostra che quell’oggetto era in uso presso militari anglofoni.

7. Boe acustiche recuperate nell’area di caduta del DC9.

Le campagne di ricerca e recupero dei rottami del velivolo – a prescindere da critiche e polemiche sollevate soprattutto in ordine all’affidabilità delle imprese commissionarie (basti ricordare le supposizioni apparse anche sulla stampa sull’inaffidabilità della società francese Ifremer che ha condotto la prima campagna di recupero, quella del 1987/88) – si sono poi rivelate efficaci e decisive, non solo per la più completa ed organica ricostruzione del relitto del DC9 Itavia sul quale si sono concentrati i diversi collegi peritali, ma anche in relazione al “ripescaggio” di reperti assolutamente non attribuibili a quell’aeromobile e rinvenuti nella zona del disastro ed in quelle adiacenti.

L’interrogativo connesso al recupero degli oggetti dai fondali è

evidente: alcuni di questi, come già ufficiosamente affrontato dall'Aeronautica Militare in relazione ai sopralluoghi svolti da personale dello SMA presso l'aeroporto di Boccadifalco ove erano stati concentrati i primi reperti, potevano essere riconducibili a parti di aerei o imbarcazioni o comunque strumentazioni militari delle forze aeronavali degli USA.

Infatti occorre rilevare che in ordine agli oggetti recuperati un primo dato importante era già emerso nei giorni immediatamente successivi al 27 giugno del 1980: più reperti indicavano, pur se in modo incerto, la presenza di altri velivoli militari tanto che negli ambienti dell'Aeronautica, contrariamente a quanto da essa sostenuto, si ventilava l'ipotesi del coinvolgimento di altre forze aeree.

Vale a tal proposito accennare alla missione congiunta svolta, in data 4 luglio 80, dal tenente colonnello Argiolas e dal colonnello Bompreszi, rispettivamente del 3° e 2° Reparto SMA, presso l'aeroporto di Boccadifalco. Sul punto Bompreszi riferiva che il collega Argiolas aveva riconosciuto, tra l'altro, "una radio-sonda meteorologica che non aveva nulla a che fare con il velivolo precipitato". Circostanza quest'ultima ricordata anche dal maresciallo Zecchini, il sottufficiale dei CC incaricato di accompagnare i due ufficiali nel corso della ricognizione presso l'hangar di Boccadifalco (v. esami Bompreszi Bruno, GI 11.03.91 e Zecchini Cesare, GI 11.03.91).

Rispetto a quanto dichiarato dal Bompreszi in ordine alle operazioni svolte nel corso di quella missione del 4 luglio, questo Ufficio, nell'ottobre del 91, ha acquisito dal 2° Reparto/SIOS elementi documentali particolarmente significativi che confermano il grado di attenzione da parte dello Stato Maggiore dell'epoca. Si apprendeva così che il 2° Reparto, con nota riservata del 9 agosto 80 diretta oltre che al Gabinetto della Difesa al S.I.S.MI, trasmetteva un appunto informativo ove si riferiva l'esito di quella missione svolta a Boccadifalco. In particolare, al punto 2.c. di detto appunto si riporta un elenco del materiale "non facente parte sicuramente del velivolo"; vi appaiono, tra le altre, le descrizioni di "un contenitore in materiale plastico", di "una sonda meteorologica con antenna ad ombrello" e di "due contenitori tubolari in materiale fibroso per boe sonore".

Certamente quegli stessi reperti furono visionati dalla Commissione Luzzatti, che testualmente riferiva: "per quanto concerne gli oggetti recuperati immediatamente dopo l'incidente di Ustica, ricordo che essi furono visionati da alcuni membri della mia Commissione". In particolare Luzzatti confermava che vi erano "degli oggetti che provenivano dall'azione di ricerca in mare nella zona di caduta dell'aereo e che non appartenevano al velivolo". Per sua stessa ammissione, gli oggetti non appartenenti all'aereo

non furono presi in considerazione dalla Commissione, tant'è che infatti non vennero menzionati dalla Relazione finale, né nelle analisi allegate (v. esame Luzzatti Carlo, GI 24.05.91).

Lo stesso Blasi, che presiedette l'omonima Commissione disposta da questo Ufficio nel novembre dell'84, ha ricordato che tra i diversi reperti, trasferiti all'aeroporto militare di Capodichino, vi erano dei contenitori tubolari, in particolare uno ottagonale ed un altro cilindrico.

L'attività svolta dalle campagne di recupero, che lo si ricorda, si sono svolte nei bienni 1987/88 e 1991/92, si è rivelata prolifica nel riportare alla luce dalle profondità marine una discreta quantità di oggetti, in particolare, altre parti del DC9, per una quantità pari all'85% della sua superficie bagnata, nuovi "cilindri", simili a quelli recuperati nell'immediatezza.

Proprio con riguardo a questo tipo di oggetti rinvenuti nel corso della campagna di recupero dell'Ifremer (1987/88), questo Ufficio convocava alcuni tecnici della Tecnospamec, società che era stata interessata alla parte più propriamente operativa, al fine di acquisire ulteriori elementi informativi in ordine a tali oggetti così come raffigurati da alcune fotografie tratte dai relativi rilievi eseguiti il 29.08.90 presso l'Aeroporto Militare di Capodichino, all'interno della baracca nr.124.

Bottiani Antonio, dopo aver preso visione della fotografia nr.3, riferiva che l'oggetto avrebbe potuto essere "una boa idrofonica del tipo impiegato in operazioni antisommergibile dagli aerei del pattugliamento marittimo (per esempio Breguet Atlantic della MM)", escludendo che potesse trattarsi di un trasponder simile a quelli utilizzati durante la campagna di ricerca dell'Ifremer e precisando, tra l'altro, che questo tipo di boe è in genere di tipo americano (v. esame testimoniale Bottiani Antonio, GI 28.09.90).

Sul punto la testimonianza resa da Lovaglio Galileo era più diretta: in particolare, ha ricordato di aver rinvenuto "due cilindri lunghi sui 70-80 cm e di circa 15cm di diametro. Erano di colore arancione. C'erano delle corde e un brandello di stoffa. Pensammo con i francesi che si trattasse di oggetti militari per la caccia antisom, lanciati da aerei. Pensammo anche che si trattasse di quelli che in genere vengono lanciati dagli Atlantic - Breguet. Ne prendemmo uno solo; l'altro fu lasciato sul fondo" (v. esame Lovaglio Galileo, GI 20.12.90).

In occasione della seconda campagna di recupero fu riportato alla luce un certo numero di oggetti di forma oblunga, di tipo cilindrico, sui quali veniva disposta una serie di accertamenti. In tale ambito appare illuminante il contributo offerto dal capitano di corvetta Piero Chiossi, in servizio presso lo Stato Maggiore della Marina, per l'identificazione dei reperti. Già nel

corso di una visita svolta il 5.08.91 presso l'hangar Buttler di Pratica di Mare, Chiossi prendeva visione dei reperti, unitamente a nr.27 fotografie, dichiarando che trattavasi di carichette da segnalazione subacquea, di produzione USA, utilizzate non solo da queste stesse forze armate ma anche da quelle olandesi. Redigeva altresì un primo promemoria, datato 5.08.91, nel quale si illustravano l'utilizzazione e le modalità di impiego nonché le caratteristiche di tali carichette.

In particolare, le carichette venivano impiegate da mezzi navali ed aeromobili sia per segnalazioni subacquee con i sommergibili, sia come sorgente sonora per la localizzazione di sommergibili. Quali mezzi di segnalazione da parte di navi ed aeromobili, venivano utilizzate in alternativa ai sistemi principali (telefono subacqueo, sonar) valutati inefficaci. Invece quali mezzi di localizzazione da parte di aeromobili venivano impiegate unitamente a boe acustiche passive in grado di ricevere i segnali corrispondenti all'onda acustica prodotta dall'esplosione subacquea. Lo scritto precisava che comunque l'utilizzo di queste carichette da parte di unità sommergibili venne scomparendo dalla fine degli anni 70 e gradualmente superato dall'introduzione, a partire dall'inizio degli anni 80, di apparecchiature più avanzate di tipo elettroacustico. Secondo quanto noto allo stesso Chiossi, le boe individuate nel corso dell'esame dei reperti - le SUS MK 64 MOD 0 e le F/SUS MK 64 - "risultano in servizio solo presso la US Navy". Il 7 luglio 92, Chiossi svolgeva un altro sopralluogo a Pratica di Mare tenuto conto che si era disposta l'esibizione al teste "di tutti i reperti consistenti in boe sonore, carichette esplosive, S.U.S. e similari recuperati nelle ultime operazioni del maggio-giugno 92". Anche in questo caso, Chiossi illustrò dettagliatamente i reperti ed indicò le loro caratteristiche (v. promemoria dell'11.08.92). In particolare, venivano individuate quattro boe acustiche passive (del tipo AN/SSQ 41/A e AN/SSQ 23/A, omnidirezionali, impiegate dagli aeromobili per la scoperta dei sommergibili attraverso segnali acustici ricevuti dalle stesse); e ne venivano identificati i costruttori, cioè la ditta americana "Sparton" e quella canadese "Hermes". Altri reperti venivano identificati quali componenti e contenitori per il trasporto di boe sonore nonché carichette da segnalazione, queste ultime già individuate nel precedente promemoria.

Il 7 luglio 92 analogo sopralluogo veniva svolto da esperti appartenenti alla Marina Militare italiana, il cui Stato Maggiore con relazione del 16 successivo riferiva l'esito dello studio effettuato su reperti diversi da quelli su cui aveva riferito Chiossi. In sintesi, risultava trattarsi di boe sonore di costruzione sovietica utilizzate da velivoli, anch'essi di fabbricazione sovietica, per lo svolgimento di attività addestrative in alcune

aree del Mediterraneo: Golfo di Hammamet, Canale di Sicilia, Sud di Malta, Sud di Creta e basso Tirreno.

In relazione alle boe sonore, lo stesso Stato Maggiore della Marina già si era espresso con nota del 5 maggio 92 diretta allo Stato Maggiore della Difesa: in particolare veniva segnalato che la ditta “Hermes LTD” era la produttrice di varie tipologie di boe che utilizzano una certa gamma di frequenze (normalmente sono frequenze standard NATO, comuni a tutti i tipi di boe, suddivisi in 31 canali che coprono la banda da 162,250 a 173,125MHZ con Step di 0,725; pertanto la frequenza indicata nel riferimento deve intendersi pari a 167,500MHZ, corrisponde cioè al canale 8 e non a 167,5MHZ.T.) ed impiegate dagli aerei pattugliatori marittimi delle FF.AA. dei Paesi appartenenti alla NATO per la lotta antisommergibili.

La Marina Militare italiana tra tali tipi di boe aveva in dotazione, a partire dal dicembre 1979, boe del solo tipo AN/SSQ 36. Detto modello non ha la capacità di effettuare la localizzazione, ma è solo impiegabile per rilevare la temperatura dell’acqua di mare in funzione della quota e di trasmettere i relativi dati ad un aereo del pattugliamento marittimo su uno dei canali radio sopraccennati.

Ma, come già in precedenza accennato, l’acquisizione dell’ottobre del 91 presso il 2° Reparto/SIOS svelava situazioni meritevoli di maggior approfondimento che andavano verificate anche alla luce dei recuperi svolti nelle ultime campagne di ricerca (soprattutto per il malcelato interesse dell’Aeronautica su quei reperti che fin dall’inizio non erano certamente attribuibili al DC9 Itavia).

Quindi su una parte di quelle stesse foto (nr.12), relative ad oggetti recuperati nelle ore immediatamente successive alla caduta del DC9, scattate in occasione del sopralluogo del 4 luglio 80 a Boccadifalco (il cui esito verrà reso noto al S.I.S.MI con lettera dello SMA/SIOS del 9 agosto successivo), nel febbraio del 92 vengono richiesti accertamenti all’Interpol sull’origine e sulla provenienza del materiale ritratto in quelle foto.

L’esito di una missione svolta dall’Interpol negli USA (gli stessi funzionari recatisi presso la sede della Mc Donnell-Douglas a Los Angeles e presso il Comando Generale della U.S. Coast Guard a Washington - v. rapporto del 21.11.92), appariva immediatamente interessante: in particolare, Allan R. Cronk, ingegnere capo aerodinamico della Douglas, dopo un accurata visione delle 12 fotografie esibite dal funzionario, “dichiara di non essere in grado di identificare gli oggetti raffigurati nelle fotografie ma, nello stesso tempo, escludeva che potessero far parte delle dotazioni interne dell’aeromobile fornite al momento della vendita”.

Il Comando della Coast Guard riferiva sulle fotografie contraddistinte

dai nr.5,6,7 e 8 che esse rappresentavano una boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare, boe che venivano normalmente lanciate da un elicottero o da un altro velivolo al fine di segnalare un determinato punto nell'acqua. E' un tipo di boa che può essere utilizzato nelle operazioni di soccorso, ad esempio per indicare la zona in cui è affondata una nave, oppure nel corso di operazioni militari. Il galleggiante raffigurato nelle foto era stato prodotto dalla "Hermes Electronics LTD", in Canada. Per quanto concerneva inoltre l'oggetto raffigurato nella fotografia nr.22 veniva rappresentato che non si era stati in grado di identificarlo, anche se M. Hyde della Sezione Sistemi di Soccorso ed Emergenza, ufficio servizi, Divisione Ricerche e Soccorso, riteneva potesse trattarsi di una parte del sedile di pilotaggio, probabilmente provvisto di paracadute, appartenente ad un velivolo militare.

Questo Ufficio, preso atto delle risultanze emerse nel corso degli accertamenti comunicati dall'Interpol, dava ulteriore incarico di svolgere ogni utile indagine presso la sede della "Hermes Electronics LTD", in Canada produttrice della boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare di cui è cenno nel precedente rapporto.

L'esito degli accertamenti svolti, comunicato a questo Ufficio con rapporto del 28.05.92, comprendeva le ricerche eseguite presso gli archivi dell'impresa canadese: in particolare, attraverso le informazioni già rese disponibili e previo esame delle fotografie esibite dall'Interpol, i responsabili della Hermes Electronics rappresentavano che le boe raffigurate nelle foto si riferivano ad una fornitura di boe sonore tipo "AN/SSQ 41A" alla Marina degli Stati Uniti dalla società "Magnavox Electronic System CO." Fort Wayne, Indiana.

La società canadese aveva inoltre fornito ulteriori elementi informativi in ordine agli oggetti raffigurati nelle fotografie nr.5,6,7 e 8: sostanzialmente si trattava di contenitori per boe sonore.

Per quanto concerne infine le altre fotografie a colori esibite nel corso degli incontri con i responsabili della società canadese, era stato accertato che l'indicazione "AN/SSQ-23A" rappresentava il codice di fabbricazione della ditta "Sparton Electronics", con sede in Florida.

Riguardo a queste ultime notizie, questo Ufficio riteneva però necessario svolgere una verifica diretta presso le società segnalate dalla Hermes, e più precisamente: la "Magnavox Government and Industrial Electronics Company" e la "Sparton Corporation"; le quali entrambe confermavano di aver effettuato forniture negli anni 62 e 72 alla Marina Militare degli Stati Uniti d'America, specificando però di non possedere ulteriori elementi contributivi per le indagini in corso.

8. I “flares” usati nella notte del disastro.

Sull'avvistamento dei “flares” durante le operazioni notturne di soccorso al DC9 Itavia risultano agli atti dell'inchiesta numerose evidenze di carattere documentale, testimoniale e, non ultimi, i riferimenti emersi dall'ascolto delle trascrizioni relative alle conversazioni telefoniche intercorse tra i diversi siti dell'AM e gli altri enti militari e civili che dalla sera del 27 giugno 80 erano stati interessati alle operazioni sulla zona di caduta del DC9 Itavia. Ma l'impiego dei “flares” nella zona dell'incidente ha sollevato non pochi dubbi in ordine ad alcune strane circostanze che, come si vedrà, pongono degli interrogativi su chi abbia lanciato le segnalazioni luminose e sui relativi tempi di intervento.

Le ore 23.40Z segnano l'inizio di una serie di telefonate in cui le conversazioni comprendono anche la notizia dell'avvistamento dei “flares” ovvero di razzi luminosi, e già in quel momento gli interlocutori si interrogano più volte per sapere chi può aver lanciato questi artifici luminosi e ne derivano una serie di riscontri presso le unità navali e aeree impegnate nei soccorsi. La prima notizia avviene dunque alle ore 23.40Z: è Mancini, giornalista dell'ANSA a comunicare al suo interlocutore, il colonnello Lippolis del SOC di Martina Franca, che la nave “Clodia” avrebbe avvistato due razzi di segnalazione.

Il comandante della Clodia, Francesco Valente, ha riferito che alle ore 01.10L aveva avvistato dei razzi bianchi a 45 gradi a dritta della sua posizione - il traghetto era partito da Palermo alle ore 23.00L ed era diretto a Napoli. La circostanza risulta confermata dalle annotazioni apposte sul giornale nautico della “Clodia”: “Verso le 01.10L si avvistano dei segnali a razzi bianchi a 45 gradi a dritta; se ne dà comunicazione immediata a Compamare Palermo che alle ore 01.30L ci ordina di dirigere su di essi”. Risulta inoltre che l'imbarcazione era giunta sul punto ordinatele dalla Capitaneria di Porto alle ore 02.30L. Qualche minuto dopo ad h.23.43, il Soccorso di Martina Franca avvisa il Sottocentro di Roma-Ciampino dell'avvistamento di razzi luminosi, secondo la comunicazione dell'ANSA.

Anche il comandante della motonave “Freccia Rossa”, in viaggio da Palermo a Livorno, riferiva che alle ore 01.26 aveva ricevuto via radio la notizia che la motonave Clodia aveva avvistato dei razzi bianchi a largo di Ustica. Avvistamenti che si ripetevano alle ore 02.03 (unitamente alla motonave Nomentana) ed alle ore 02.13 (unitamente di nuovo alla

“Clodia”).

Alle ore 01.22 un altro avvistamento di razzi luminosi è segnalato dalla motonave “Bannock”, partita da Palermo, a circa 12NM a Nord di Ustica che subito dopo veniva sorvolata da un elicottero e da un aereo. Da notare che il comandante Scotto di Carlo Nicola riferiva che “laddove sul registro ho annotato la circostanza della presenza di un elicottero e dei razzi, non ritengo potessero riferirsi al velivolo caduto in quanto la zona era a sud rispetto al punto dove ho recuperato il relitto; la presenza dei razzi bianchi mi sembrò e tuttora mi sembra strana, in quanto il punto dove illuminavano era a Sud della zona ed appena ad un’ora dal porto di Ustica”. (v. esame Scotto di Carlo Nicola, PG 17.12.92).

Le telefonate che si susseguono sono, come già accennato, volte a riscontrare questa notizia che, comunque, appare subito certa.

Alle ore 00.32Z si registra sul punto in questione un interessante scambio di informazioni telefoniche tra gli ufficiali di Martina Franca ed il Centro dell’aeroporto di Napoli-Capodichino.

Ricevuta una conferma sulle coordinate del punto dell’incidente Itavia, il colonnello Lippolis chiede al Direttore dell’aeroporto se dalla Capitaneria di porto di Napoli avessero anche confermato l’avvistamento in quella zona del Tirreno di razzi bianchi, ma De Felice risponde negativamente. Lippolis sottolinea che qualcuno li aveva visti, ma alla domanda di De Felice su chi precisamente li avesse avvistati, l’ufficiale di Martina Franca risponde “yankee, e sta andando una nave sul posto...aspetti un momento...” e poi, ad un nuovo quesito del Direttore di Capodichino, prosegue precisando che “comunque loro hanno visto dei razzi sul punto Condor, dei razzi bianchi e stanno mandando delle navi a controllare...” (v. conversazione delle ore 00.32Z, 28.06.80, bobina “C” di Martina Franca, canale 9).

L’espressione di Lippolis, chiaramente riferita ad una presenza americana in area, può indurre a considerare l’ipotesi di un preventivo intervento di mezzi statunitensi. La successiva telefonata delle ore 00.38Z – bobina C di Martina Franca - non dissipa i dubbi in ordine ai “flares” e su chi li abbia impiegati: durante la conversazione si alternano Lippolis, Smelzo e Trombetta. In un primo momento si suppone che i razzi luminosi siano stati lanciati dagli elicotteri della Marina, che però ne sono sprovvisti; solo in ultimo, più precisamente alle ore 02.57, si acquisiscono notizie frammentarie del lancio degli artifici luminosi da parte di un velivolo Atlantic Breguet impegnato nelle operazioni di soccorso nella zona del disastro. Ma il dubbio rimane allo stesso Lippolis che nel prosieguo della conversazione con Trombetta, testualmente dice: (verso l’interno: “l’Atlantic

li ha lanciati?) ...sì, razzi illuminanti potrebbero, potrebbero eh, potrebbero... essere stati, eventualmente, perché non si sa se è sicuro... lanciati dall'Atlantic". Solo dopo aver contattato il velivolo via radio, Trombetta darà a Lippolis la definitiva conferma.

Per quanto concerne i velivoli Atlantic Breguet impegnati nelle prime operazioni di soccorso, agli atti risulta che l'AB denominato Spada 11- ISSGE, appartenente al 41° Stormo, è stato il primo a portarsi sul luogo delle operazioni (benché la sua missione pianificata fosse di addestramento elementare al largo di Augusta); subito dopo il decollo da Sigonella alle ore 20.30Z il velivolo mutò la missione in soccorso reale e raggiunse il luogo della sciagura alle ore 21.10Z. Dal rapporto di volo risulta che il velivolo alle ore 23.35Z continuò la ricerca con lancio di bengala, lasciando la zona delle operazioni alle ore 01.50Z per termine autonomia. L'AB Spada 11 non aveva "flares" tra le dotazioni di bordo.

Nessuno dei membri dell'equipaggio del predetto velivolo ha ricordato di aver lanciato o avvistato dei "flares", ad eccezione di Caputo Pasquale che riferisce che la notte tra il 27 ed il 28 giugno 80 dall'Atlantic Breguet erano stati lanciati svariati "flares" in quanto la notte era particolarmente buia. In questo passaggio testimoniale si fa quindi specifico riferimento all'utilizzo di "flares" ossia "razzi bianchi", rispetto alle diverse indicazioni sull'impiego di "bengala". Peraltro occorre sottolineare che in una precedente deposizione Caputo aveva affermato di non ricordare se fossero stati lanciati tali artifici (v. esame Caputo Pasquale, PG 03.06.94).

Il secondo AB, denominato Spada 10 ISSGI, appartenente al 30° Stormo di stanza all'aeroporto di Elmas, decollò alle ore 01.10Z: dalle ore 01.55Z alle ore 02.18Z iniziò le ricerche nella zona delle operazioni. I primi avvistamenti di oggetti in trasparenza si ebbero alle ore 05.32Z. Alle ore 10.00Z terminava le ricerche per fine autonomia rientrando ad Elmas alle ore 11.10Z. Dall'esame del rapporto di volo risulta che l'equipaggio utilizzò nr.22 "flares" dei 40 in dotazione.

Un altro AB, denominato Spada 74, decollò da Elmas alle ore 16.15Z per una missione addestrativa effettuata ad Est di Augusta sotto il controllo operativo di Marisicilia ed il controllo tattico della nave Castore. E' da precisare che detto velivolo non partecipò ai soccorsi: alle ore 20.40Z lasciò la zona dell'esercitazione rientrando alla base alle ore 22.30Z. Dall'esame del rapporto di volo si evince che il velivolo alle ore 17.30Z ed alle ore 20.40Z si trovava a Nord-Est di Augusta; comunque non risulta che l'aereo abbia utilizzato i "flares" in dotazione.

Al vaglio dell'istruttoria sono passate anche testimonianze rese dai membri degli equipaggi degli elicotteri SH3D e HH3F che, secondo quanto

da essi riferito, non avevano a bordo i “flares” ma solo candelotti fumogeni usati per marcare relitti o naufraghi sulla superficie del mare. Ma è interessante notare che Gagliardo Umberto, comandante di uno degli elicotteri impiegati nelle operazioni soccorso ha ricordato che l’Atlantic Breguet con cui era affiancato lanciò in sequenza 5/7 “bengala” per illuminare tratti di mare d’interesse.

In conclusione: mentre sulla circostanza dell’avvistamento di “flares” a decorrere dalle ore 23.10Z vi è sufficiente chiarezza ed è incontrovertibile che “razzi bianchi” vennero impiegati già da quell’orario (proseguono alle ore 23.22Z, 00.03Z e 00.13Z avvistamenti delle unità navali che se espressi in orario locale corrispondono a due ore più tardi ossia alle ore 01.10, 01.22, 02.03 e 02.13), non vi è altrettanta chiarezza su quale mezzo di soccorso in quell’orario possa aver impiegato quei segnalatori luminosi bianchi. Non gli elicotteri che erano sprovvisti di “flares”, non gli Atlantic Breguet Spada 10 e Spada 74 che erano assenti dal luogo delle operazioni alle 23.10Z (01.10L) e non l’Atlantic Breguet Spada 11, che sebbene fosse sul teatro operativo aveva effettuato il lancio, si badi bene, di “bengala” alle 23.35Z (01.35L); e comunque l’avvistamento di “razzi bianchi” avviene a poco più di dieci miglia nautiche a nord di Ustica e soprattutto gli ufficiali del SOC di Martina Franca e dell’RSC di Roma quasi due ore dopo quei primi avvistamenti e nonostante fossero in contatto con tutto il dispositivo aeronavale impegnato nel soccorso, non riescono a dissipare del tutto il dubbio sui mezzi che effettivamente avessero potuto lanciare i “flares” in quei luoghi e a quell’orario.

Se gli avvistamenti di “flares” segnalati alle ore 23.10Z e 23.22Z non sono riconducibili alle unità navali ed aeree impiegate nei soccorsi in quel lasso di tempo, è facile pensare ad un concorso di altri mezzi sicuramente diversi da quelli considerati ufficialmente nella cronologia degli avvenimenti. Pertanto un ulteriore segnale della presenza di unità aero-navali in quell’area, estranee ai soccorsi “convenzionali”, comunque sempre negata sia dall’Aeronautica Militare - che fin dall’inizio aveva liquidato la questione attribuendo il lancio di “flares” ad un velivolo Atlantique Breguet -; sia dagli altri Paesi richiesti su eventuali operazioni di mezzi militari nel Tirreno meridionale in concomitanza con l’incidente del DC9 Itavia.

9. Conclusioni.

Le “presenze” in effetti sono tante. Non se ne esce. O si dice che tutti

i giorni, di e notte, vi è un'attività estesissima – ma nemmeno la particolare tensione dell'epoca l'avrebbe giustificata. Che vi erano cioè uscite in mare, eventualmente anche di portaerei; vi erano esercitazioni congiunte, aeromarittime, o anche soltanto aeree; si lanciavano boe in tale numero in ogni parte del Mediterraneo; si usavano flares per illuminare tratti di mare; si perdevano salvagenti in operazioni di recupero in mare; si perdevano caschi di aerei e di portaerei. Oppure si riconosce che quel giorno, particolarmente quella sera e quella notte, vi fu una attività straordinaria.

10. I lavori USA dopo il fatto.

10.1. Il Working Group.

La notizia, o l'insieme di notizie concernenti la presenza di intenso traffico militare americano al tempo e nella zona dell'incidente, traffico dalle connotazioni tali da dedurre presenza di portaerei ed attività di esercitazione, questo insieme di notizie sottoposto, a livello interno, alle verifiche secondo le modalità descritte, nell'ambito di breve tempo, pochissime ore, sembra scomparire. Tantomeno determina, almeno a quanto è sempre ufficialmente risultato e sempre sostenuto, indagini nei giorni successivi.

Non sono formulate ipotesi, non si costituiscono gruppi di lavoro, il fatto è un incidente di traffico civile del quale gli enti militari non si occupano, come moltissimi testi riferiscono, apparendo più che sufficiente la competenza su di esso del Ministero dei Trasporti. Nonostante la circolazione della notizia descritta nei capitoli precedenti, diviene, come si dice con terminologia d'origine americana, un non-evento; così come lo definirà l'Agenzia d'“intelligence” statunitense, che invece definirà evento la caduta del MiG23 in agro di Castelsilano, e ad esso perciò si interesserà.

Unica traccia – però sapientemente oscurata nei dati essenziali – di un'attività di indagine il noto messaggio Cincusnaveur da Londra all'Ambasciata americana, allegato alla nota dello SMA 2° Reparto del 23 dicembre 80, all'AG di Roma, documento sul quale più volte ci si è soffermati e si dovrà ritornare. L'interesse infatti sembrerà emergere solo in quel dicembre 80 dopo che i mezzi di informazione avranno formulato ipotesi di strage; allora sorgeranno e si sosterranno tesi che di certo avranno comportato studi e ricerche. Ma su questo infra.

Quella notizia, ovvero il fatto di caduta del DC9, determina invece ben diverse conseguenze nelle istituzioni di altri Paesi. In primo luogo

presso le Autorità statunitensi direttamente chiamate in causa – ma non solo; anche altrove, come in seguito si vedrà.

Di quanto successo negli Stati Uniti si viene a conoscenza solo nell'estate del 91 a seguito della pubblicazione in quel giugno del libro "Rimanga tra noi" scritto dal giornalista Claudio Gatti, corrispondente di periodici italiani residente negli Stati Uniti. In questo volume, che ha per oggetto i rapporti tra l'Italia e gli Stati Uniti nel dopoguerra, al capitolo "Il PCI e l'operazione Soluzione finale" si riprende il filo che aveva intempestivamente, a dir poco, spezzato Massari con il suo ordine di prelievo e sigillatura dei nastri del traffico di Ciampino. Lì, come si ricorderà, ci si era fermati al tentativo da parte dell'ACC di entrare in contatto con l'Addetto militare. Il centralino della Legazione stava per impegnarsi, dal momento che all'interno non rispondeva nessuno, a ricercare qualcuno a casa – "I have to reach somebody at home" – ad ore 20.41. La parte del libro relativa a questa vicenda così comincia: "Dell'incidente sopra Ustica viene avvertita l'Ambasciata americana. Ricevemmo una telefonata la sera stessa dell'incidente. A rispondere fu uno degli assistenti dell'Addetto militare che come ogni notte stava di guardia" spiega Richard Coe, allora assistente dell'Addetto militare per l'aeronautica. "Raccogliemmo tutte le informazioni possibili e la mattina dopo informammo il nostro superiore. Poi, per saperne di più telefonammo all'ufficiale di collegamento del 2° Reparto aereo e al Comando della 6ª Flotta".

La preoccupazione degli Americani è che in qualche modo sia coinvolta nell'incidente una unità navale americana o della NATO. "Sia io sia il mio superiore passammo intere giornate al telefono con gli ufficiali di collegamento italiani e con le varie basi dell'U.S. Air Force e della Navy per informarci sull'eventuale presenza di nostre unità nell'area dell'incidente" dice Coe.

Di ogni sviluppo l'addetto militare informa immediatamente sia l'Ambasciatore sia la Difesa. Nonostante che l'incidente poco interessi a Washington, i funzionari del Pentagono ci tengono ad assicurarsi dell'estraneità di ogni unità militare americana. "Nel giro di pochi giorni dal gruppo della Saratoga e da tutte le altre basi ci fu comunicato che si doveva escludere il coinvolgimento di un nostro velivolo o di una nostra unità navale e successivamente ci fu confermato che non mancava nessun missile ai nostri arsenali" chiarisce Coe.

Questo Coe, che renderà anche un'intervista televisiva sull'argomento al giornalista della RAI Massimo De Angelis, come ben si nota sin dal 91 affermava con precisione le seguenti circostanze di fatto. La sera stessa dell'incidente fu avvisato dall'assistente dell'Addetto militare di turno – che

poteva appartenere a ciascuna delle quattro armi statunitensi rappresentate a Roma. La sera o nella notte fu informato anche lui, giacchè parla al plurale sulle attività compiute in quella notte e riferite l'indomani mattina al suo superiore. Questo avveniva di sabato, giorno tradizionalmente di riposo per i dipendenti della Legazione americana.

In seguito, quel sabato e successivamente, si chiamò per telefono, oltre che la 6^a Flotta, il 2° Reparto Aereo, che altro non può essere che il Reparto SIOS dello SMA. Di ogni sviluppo fu informato con immediatezza non solo l'Ambasciatore, ovviamente americano, ma anche il Ministero della Difesa, ovviamente italiano perchè quello americano si chiama Dipartimento e in gergo, come poco più oltre usato dalla forma dell'edificio che lo ospita, Pentagono. Sia esso Coe che il suo superiore, che si apprenderà in seguito chiamarsi Richard Biankino, quotidianamente e per l'intero arco del giorno chiamarono sempre per telefono, oltre le varie basi della Marina e dell'Aviazione degli Stati Uniti, gli ufficiali di collegamento italiani. Da queste circostanze di fatto emerge che quanto meno di riflesso furono investiti dall'attivismo americano il Ministero della Difesa, lo SMA, il 2° Reparto, e che gli ufficiali di collegamento rimasero in contatto con gli Americani sin dall'immediatezza del fatto, continuativamente e per più giorni, sull'incidente e sulla ricerca delle sue cause. Di tutta questa attività, come s'accernerà, non v'è traccia nè in relazioni, note od altri scritti; anzi essa non è ammessa, di più negata da tutti coloro che l'hanno posta in essere come da coloro che in ragione della loro posizione avrebbero dovuto esserne a conoscenza.

Gatti esaminato da questo Ufficio, ha confermato il suo scritto ed in particolare che la fonte delle notizie sopra descritte era stato Richard Coe, conosciuto nel 90, ufficiale dell'Aeronautica militare statunitense, assistente, all'epoca del disastro di Ustica, dell'Addetto militare aeronautico in carica Richard Biankino. Questo Coe era stato da lui interpellato, tra la notifica della sua citazione e la partenza per l'Italia, e l'ufficiale – ora in congedo e pilota civile di aerolinee americane ? aveva confermato la citazione del libro, precisando di non essere stato testimone diretto della telefonata, ma di esserne certo, giacchè per eventi del genere era previsto un avviso di routine all'Addetto militare degli Stati Uniti. Questa telefonata, a sua detta, però sarebbe dovuta intercorrere tra l'Air Staff del 2° Reparto e l'Ambasciata. Per Air Staff egli intendeva gli ufficiali del 2° Reparto dell'Aeronautica Militare. I suoi interfaccia in questo Air Staff erano i capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli - Gatti ha male inteso, si vedrà in seguito, giacchè la persona cui Coe voleva riferirsi è Claudio Coltelli e non Claudio Cottelli – che avevano funzione di collegamento con l'Attaché dell'U.S. Air Force. Il

giorno successivo all'incidente, il 28 giugno 80, esso Coe e gli altri del suo ufficio s'erano messi in contatto, oltre che con enti americani, con questo 2° Reparto dell'Aeronautica militare italiana.

Anche da queste dichiarazioni emergono precise circostanze di fatto. Era previsto un avviso di routine per l'Addetto militare aeronautico presso l'Ambasciata. Questo avviso era formulato dall'Air Staff del 2° Reparto ovvero il SIOS dello SMA. Questo avviso di certo non era di routine per ogni incidente aereo che accade in Italia, giacchè un'interpretazione del genere sarebbe esageratamente estensiva ed assolutamente non credibile, bensì solo per quegli incidenti per cui c'erano prove o indizi di coinvolgimenti militari americani. Questo Air Staff dello SMA fu poi contattato il 28 mattina. I contatti avvennero di sabato nonostante questo giorno della settimana fosse di riposo – oltre che per gli Americani – anche per il Ministero della Difesa in quel periodo estivo. L'interfaccia di Coe erano Piccioni e Coltelli, e tale affermazione viene fatta in tempo di certo non sospetto, di certo nel 91 se non nel 90.

Il 5 novembre di quello stesso anno, il supplemento del TG1 “Linea Notte” manda in onda un'intervista a questo Coe, del giornalista Massimo De Angelis. L'ex ufficiale americano risponde a numerose domande sia sulla caduta del DC9 che su quella del MiG23. Le sue risposte sono di rilevante interesse e non è inopportuno riportare per intero il testo di quell'intervista:

“Questo signore è Dick Coe, ex addetto militare presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma nel 1980, anno del disastro di Ustica, proprio la notte dell'incidente, un ufficiale dell'aeronautica italiana, propose di telefonare all'Ambasciata, temeva una responsabilità degli americani.

Abbiamo incontrato il colonnello Coe, un veterano del Vietnam, nel Texas, dopo che il suo nome in merito alla vicenda Ustica era stato fatto in questo libro di Claudio Gatti.

d. Sig. Coe, nell'80 era uno degli addetti aeronautici dell'Ambasciata americana a Roma. Che cosa accadde la notte dell'incidente al DC9?

r. Io avevo ricevuto una telefonata, non mi ricordo da chi ma ho ricevuto una telefonata forse dall'Aeronautica italiana; mi hanno chiesto se c'era un aereo americano vicino ad Ustica o nel Mediterraneo in volo. Io ho cominciato ad informarmi: ho telefonato al centro comando generale a Ramstein, nella Germania. Loro sanno tutto del militare americano nel Mediterraneo. Poi mi hanno detto che non c'era, veramente non c'era un aereo in volo nel Mediterraneo.

d. Vi chiesero anche se c'erano delle portaerei americane?

r. Sì, ho chiesto anche questo; mi hanno detto che c'era la “Saratoga” a Napoli. A quel punto non ricordo sicuramente, ma ho parlato col comando

della Marina americana a Bagnoli, oppure ho telefonato all'addetto della Marina degli Stati Uniti; e poi lui ha chiamato a Bagnoli per sapere se c'era un aereo americano in volo. E la risposta era sempre no; nessun aereo americano. Poi ho telefonato anche a tutte le basi americane nell'Italia; Aviano, Decimomannu, Sigonella e poi a Napoli. E la risposta è stata sempre no.

d. La vostra indagine ci fu soltanto la notte dell'incidente o proseguì nei giorni successivi?

r. Anche i giorni successivi. Il giorno dopo l'ambasciatore ha fatto un gruppo, dal nostro ufficio anche a tutti gli uffici dell'Ambasciata, per cominciare un'indagine su tutto quanto; cioè: sulla Marina, navi eccetera. E poi per qualche giorno noi abbiamo fatto una ricerca; abbiamo telefonato alla Marina negli Stati Uniti, in Germania, poi con tutti i nostri amici per sapere se c'era qualche nave o aereo in volo.

d. Chi partecipava a questo gruppo di lavoro?

r. C'era l'ufficio degli Addetti militari, fra cui anche l'ufficio politico militare, poi anche la CIA.

d. E anche da quel canale nessuna novità, nessuna notizia sulla presenza di aerei?

r. Niente, niente. Noi abbiamo fatto un'indagine completa su tutto quanto. Abbiamo parlato con tutti per sapere se c'era un aereo, una nave, un missile che è stato lanciato aereo-aereo, oppure da terra, oppure da una nave.

d. Perché avete chiesto se c'era stato un missile? Chi vi aveva chiesto di indagare su un missile?

r. Io penso che sia stato l'ambasciatore che voleva sapere tutto, cioè un quadro completo.

d. E l'Aeronautica italiana vi ha mai manifestato il timore che potesse essere stato un missile ad abbattere l'aereo?

r. No, perché... forse sì; non ricordo esattamente, perché noi abbiamo parlato sempre con loro, con il quarto ufficio del SIOS su questo argomento, sugli aerei che stavano in volo e poi tutto quanto, così non sono sicuro che siano stati loro oppure è stato l'ambasciatore che ha chiesto prima.

d. Comunque parlavate di missili anche con l'aeronautica?

r. Sì, ogni giorno abbiamo parlato insieme, perché quando c'era una risposta nostra c'era sempre un'altra domanda dell'aeronautica: su questo argomento, su questo voi avete un aereo, un missile, eccetera, eccetera, c'era sempre uno scambio di informazioni tra noi.

d. E quanto durò questa inchiesta, questa ricerca?

r. Qualche giorno; forse una settimana.

d. Nel corso delle vostre indagini avete contattato o sospettato il coinvolgimento di altri paesi?

r. Senza dubbio; al centro comando dell'USA a Ramstein, lì è stato ed è ancora il Comando centrale della NATO, per l'Aeronautica; poi abbiamo parlato con la Danimarca, la Germania, tutti quanti, perchè c'era una base anche a Decimomannu; facevamo il combattimento aereo e volevamo sapere se forse qualcuno della Germania eccetera. Per essere sicuri noi abbiamo contattato francesi, inglesi, la Germania, tutti della NATO. Cioè attraverso il collegamento del Comando centrale a Ramstein, penso anche direttamente anche all'Ambasciata vicino. Perchè io ho parlato, per esempio, con l'addetto aeronautico della Francia, un generale di brigata, Sapin.

d. Avete sospettato dei libici?

r. Sì anche, abbiamo visto che Libia. Libia aveva i MiG23 e a quel punto che potevano forse arrivare vicino a Ustica.

d. E che esito hanno dato queste indagini?

r. Abbiamo... cioè non c'era una traccia sul radar, così questa è un'ipotesi, così... come ... solo per noi per fare un quadro completo per l'ambasciatore.

d. Lei ha parlato di traccia sul radar. Ma su quale radar?

r. E su quello italiano, perchè c'era solamente per noi cioè nell'Ambasciata il radar italiano.

d. Ma gli Italiani vi avevano mai detto che sui propri radar avevano visto qualcosa di strano, di anormale?

r. No, a noi no.

d. E quando, venti giorni più tardi cadde un MiG libico sulla Sila, voi foste contattati dall'Aeronautica italiana?

r. No, noi no. Nel nostro ufficio dell'Aeronautica americana no.

d. Però lei sa che la CIA intervenne.

r. Sì, lo so, ma la CIA nell'Ambasciata americana fa sempre delle cose a parte, cioè l'intervento normale dell'Ambasciata. C'era un collegamento diverso.

d. Lei seppe di un'offerta della Marina americana di fare una ricognizione fotografica del relitto del DC9?

r. No.

d. Come mai non consegnaste alle Autorità italiane i nastri radar della Saratoga?

r. Noi nell'Ambasciata non abbiamo visto mai i nastri.

d. Voi avete creato un gruppo di lavoro nell'Ambasciata.

r. Sì.

d. Sapete che la Saratoga aveva dei nastri radar e non ve li siete fatti

dare?

r. No, no, no non sapevamo dei nastri.

d. Ma il comandante Flatley, il comandante della Saratoga, appunto, ha detto che lui li ha consegnati a qualcuno, a qualche superiore, a chi allora?

r. Forse, questi nastri sono andati al Comando della sesta Flotta.

d. E non vi ha neanche comunicato che cosa c'era su questi radar, su questi nastri.

r. No. forse hanno detto che non c'era un aereo americano in volo, solo questo, ma sull'altro niente.

d. C'era qualche aereo radar, qualche Awacs in volo quella sera?

r. No, non c'erano.

d. Per anni gli Stati Uniti hanno sempre risposto che non c'erano velivoli in volo nella zona dell'incidente. Invece adesso abbiamo scoperto che c'era un aereo che sorvolava Lamezia Terme e un secondo aereo americano da Sigonella partì mezz'ora dopo l'incidente al DC9.

r. Sì.

d. Ecco, come mai questa disinformazione?

r. Perché noi abbiamo fatto l'indagine solamente sull'argomento di un aereo da combattimento che poteva abbattere questo aereo italiano. Non su quello di passeggeri eccetera.

d. Ecco, ma perché questo dubbio, questo sospetto che il DC9 fosse stato abbattuto da un aereo?

r. Non c'erano dubbi, era solamente perché voi... cioè gli italiani hanno chiesto a noi se c'era un aereo che poteva abbattere questo aereo italiano e noi abbiamo fatto la ricerca per sapere se c'era.

d. Ma questo tipo di richiesta da parte dei militari italiani è stata ripetuta anche nei giorni successivi o era soltanto la richiesta della prima notte dell'incidente?

r. No, no, no anche nei giorni successivi, perché abbiamo parlato ogni giorno, quasi ogni ora con loro a sapere noi abbiamo scoperto questo o no, o sì, abbiamo parlato con loro.

d. E l'Aeronautica italiana vi ha mai chiesto di indagare su un missile?

r. Io penso, penso di sì.

L'intervista era stata effettuata il 30 ottobre precedente in un circolo sportivo della città del Texas ove Coe al tempo risiedeva.

Coe, riferisce sempre De Angelis, non s'è limitato a rispondere alle domande dell'intervista, ma ha anche parlato fuori della ripresa di altre circostanze sempre relative alla questione di Ustica. Ha indicato quali

fossero gli ufficiali dell'Aeronautica militare italiana, con i quali egli aveva avuto rapporti per le ricerche conseguenti il disastro. Costoro erano Adriano Piccioni e Claudio Coltelli, entrambi capitani in servizio al SIOS, ovvero al 2° Reparto dello SMA. Ha escluso che egli potesse parlare in genere direttamente con Tascio, giacchè questi era a lui superiore in grado. Con Tascio aveva rapporti Biankino, l'Addetto aeronautico, cognato di esso Coe e morto per infarto nel '90. Proprio in virtù del rapporto di affinità, egli era messo al corrente da Biankino di quei particolari della vicenda di Ustica di cui non veniva a conoscenza direttamente.

Coe gli ha riferito anche i nomi degli ufficiali americani che avevano lavorato con lui nel gruppo costituito per le indagini sul disastro di Ustica. Per la Navy c'era il comandante William Mc Bride, per i Marines tal William Mc Donnell, per la CIA tal Clarridge, capo stazione a Roma al tempo. Sulle modalità attraverso cui l'Ambasciata era stata informata del fatto, non ricordava se avesse fatto da ponte l'ufficiale di guardia o se egli stesso avesse preso la telefonata dell'Aeronautica militare italiana.

Ricordava infine che l'Ambasciatore aveva disposto, sempre nell'ambito dell'inchiesta ordinata, un check-list di tutti i missili di cui erano dotate le forze americane in Italia. Aggiungeva, come commento alla vicenda, che se la Francia fosse stata coinvolta nell'evento di Ustica, sarebbe stata capace di mantenere il segreto sull'affare. Rispondeva, sulla possibilità della Marina degli Stati Uniti di procedere a ricognizione fotografica del relitto del DC9, che un'operazione del genere sarebbe stata possibile – prescindendo dalla possibilità tecnica, ovviamente data per scontata – in virtù degli ottimi rapporti esistenti tra il suo Paese e l'Italia (v. esame De Angelis Massimo, GI 23.10.92).

Dall'intervista e da quanto riferito in aggiunta ad essa emergono chiarissime le seguenti circostanze. Coe la notte del 27 giugno '80, ha ricevuto una telefonata con la quale gli si chiedeva se c'erano in volo velivoli americani su Ustica o comunque nel Mediterraneo, ovviamente all'ora dell'incidente e nei tempi circostanti. Egli s'è informato a Ramstein, ovvero al Comando Generale per l'Aeronautica degli Stati Uniti in Europa e da qui ha ricevuto risposta che non v'era nessun aereo in volo nel Mediterraneo. Ha chiamato poi il Comando Generale per la Marina a Bagnoli. E quindi le diverse basi americane, sia dell'Aeronautica che della Marina in Italia: Aviano, Decimomannu, Napoli, Sigonella. L'indomani, 28 giugno '80 sabato, l'Ambasciatore, cioè il capo della Legazione in persona, ha formato un gruppo composto da rappresentanti di tutti gli uffici dell'Ambasciata. L'indagine è durata per giorni e ha preso in considerazione anche l'ipotesi di lancio di un missile, aria-aria e superficie-aria. Il gruppo ha

avuto rapporti con il 4° ufficio del SIOS; rapporti quotidiani, ed ogni giorno molteplici, quasi ogni ora. Nel corso di questi rapporti da parte italiana s'è chiesto di indagare anche sull'ipotesi dell'abbattimento per missile.

L'intervista si svolse in italiano, lingua che Coe conosce molto bene al punto da parlarla correntemente. Durò un'ora. La visita nel circolo, secondo De Angelis, prese circa due ore. In questo nuovo esame il teste ribadisce che i nominativi di Coltelli e Piccioni gli erano stati dati da Coe fuori dell'intervista durante il commento ed egli li aveva trascritti sull'agenda che usava in quell'anno (v. esame De Angelis Massimo, GI 23.10.92). A distanza di pochi giorni De Angelis ha rinvenuto l'agenda del 91 e così s'è potuto constatare – acquisendo altresì agli atti la copia di quella pagina – che sotto il giorno 30 ottobre, in corrispondenza del tempo in cui il giornalista si trovava negli Stati Uniti per l'intervista in questione, sono riportati, oltre il nome di Dick Coe e Mckinney, che è la città di residenza di quest'ultimo, ove s'è svolta l'intervista, i nomi dei capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli e quindi per la Navy William Mc Bride e per i Marines William Mc Donnell (v. esame De Angelis Massimo, GI 18.11.92).

Piccioni e Coltelli indicati da Gatti e da De Angelis, negheranno ogni rapporto per Ustica con gli americani, come si vedrà in seguito. Diverso l'atteggiamento dell'ufficiale americano Mc Bride indicato sullo stesso foglio d'agenda (insieme all'ufficiale dei Marines Mc Donald, non escusso), ma su questo infra.

Coe esaminato più volte, modificherà in alcuni punti la sua versione dei fatti rispetto al testo dell'intervista e rilascerà per telefono dichiarazioni a Piccioni, registrate ed esibite a questo ufficio, in contrasto con le dichiarazioni di De Angelis. Chiamato quindi a confronto con De Angelis, negli Stati Uniti nel corso della esecuzione di commissione rogatoria, fu impedito a comparire da avverse condizioni meteorologiche. Disposto nuovo confronto con modalità telematiche, stando il teste statunitense a Dallas e quello italiano a Roma, questi ha consentito all'atto, mentre il primo ha rifiutato. Su tutta l'evoluzione del comportamento di Coe si ritornerà, approfondendo, nel prossimo paragrafo.

Qui a chiusura di quello su De Angelis, giova ripetere che questo testimone ha sempre confermato la sua versione dei fatti, versione peraltro coincidente con quella di Gatti e con quella dello stesso Coe quale appare dal filmato dell'intervista trasmessa; sostenuta da quella del filmato dell'intera ripresa – entrambi consegnati dallo stesso De Angelis – filmato questo secondo, in cui appaiono sia i tempi morti che le ripetizioni delle scene sbagliate; confortata dallo scritto sulla sua agenda. Testimone, il De Angelis, che s'è sempre dimostrato disposto a sostenere il confronto con

Coe, comparso sia a Washington il 10 dicembre 92 nella sede del Dipartimento di Giustizia, che a Roma il 22 febbraio 93 nella sede di questo ufficio (v. confronto De Angelis-Coe, GI 10.12.92 e 22.02.93).

Coe escusse una prima volta, già alla prima domanda, quella di semplice conferma del contenuto delle sue dichiarazioni a De Angelis, inizia un uso del modo condizionale che connoterà tutti i suoi esami. Questa è la sua risposta “confermerei quello che ho detto. Non sono sicuro di cosa fu riportato all’ultimo quando venne presentato alla televisione italiana – quale parte fu tagliata e quale mostrata, così... sì, parlai con lui comunque”. Quindi sulle modalità del contatto “...in qualche modo ricevemmo una telefonata dal Governo italiano o dalla Marina italiana o dall’Aeronautica italiana e non ricordo chi abbia chiamato l’Ambasciata...”. Non ricorda quando fu ricevuta la telefonata; riferisce però che quando l’Ambasciata è chiusa c’è un solo ufficiale “on duty” per tutti gli addetti militari ed egli quella sera non era “on duty”. Afferma poi che al mattino successivo “chiamammo la NATO da parte dell’Aeronautica attraverso Ramstein. Mc Bride da parte sua, chiamò un assistente (inc.) alla 6^a Flotta”. Come si nota anche qui la risposta è data al plurale, mentre appare che ciascun ufficiale chiama la Forza di appartenenza e quindi a rigore egli avrebbe dovuto usare il singolare come lo ha usato per Mc Bride.

Alla risposta successiva già abbandona il caso specifico e riferisce una sorta di regola generale “quando succede una cosa in genere, noi all’Ambasciata, cioè l’Ambasciatore decide di organizzare un gruppo piccolo – due o tre persone – per lavorare e scoprire cosa è successo...”. Quindi inizia la trasformazione delle sue risposte, avviene la metamorfosi del suo discorso in ipotetico “...e questo è ciò che dissi a Massimo – De Angelis nde – quando mi chiese “cosa facesti con le informazioni?”, normalmente se qualcosa come questa fosse stata domandata anche attraverso il Dipartimento di Stato, il Dipartimento di Stato avrebbe formato un gruppo di persone per preparare una relazione in merito all’interno dell’Ambasciata. Normalmente se avesse avuto a che fare con le forze militari, sarebbe stata la sezione degli affari politico-militari a presiedere il gruppo...”. Poi continua “normalmente ciò che noi faremmo, se arrivasse una domanda dall’Ambasciata nel suo insieme sarebbe di formare un piccolo gruppo di lavoro...”.

Segue un’alternanza tra il modo indicativo e quello condizionale “...ero l’addetto aeronautico aggiunto e parlai con l’Aeronautica degli Stati Uniti”. “Normalmente passavamo le informazioni a colui che era il responsabile del gruppo, che in questo caso penso fosse Steve May...”. Alla domanda, precisa, su chi contattò oltre Ramstein, in particolare per avere

l'informazione che non c'era in volo nessun aeroplano dell'USAF risponde "normalmente avrei chiamato Ramstein" e dopo aver preso tempo "non posso dirvi con esattezza chi chiamai" e così di seguito. Alla domanda su quando fu costituito il gruppo, dapprima la risposta netta, poi la "sfumatura": "il giorno dopo. Penso fosse il giorno dopo". Alla domanda su quanto durò il lavoro di questo gruppo dapprima una risposta incerta, poi in via ipotetica la riduzione al minimo "non ho nessun appunto che mi dica per quanto tempo andò avanti. Penserei per uno o due giorni fino a quando non avemmo una risposta completa, e poi se ci avessero fatto ulteriori domande, noi saremmo tornati a riunirci nuovamente".

Ammesso che il gruppo s'è costituito in conseguenza di una richiesta proveniente dalle Autorità italiane, non sa dire con esattezza chi formulò la richiesta. Accolla la responsabilità dei contatti a Steve May, ma non sa dire quali fossero i suoi referenti italiani, gli uffici che ponevano le "domande", se cioè fosse il Ministero degli Affari Esteri o quello della Difesa o altro Ente. Alla precisa domanda se vi fosse un rapporto diretto tra l'Attaché aeronautico e l'Aeronautica militare italiana, Coe tocca una delle punte più alte della sua capacità di eludere risposte similmente precise, al punto tale da provocare la reazione del magistrato statunitense esecutore della commissione rogatoria.

Vale riportare integralmente l'evoluzione dell'interrogatorio. "Sì, c'erano diversi contatti con loro per scambio di informazioni. Dopo il 1980 chiamavamo meno spesso per ottenere i permessi aerei..." e così via per una decina di righe sulle procedure di atterraggio nel nostro Paese. A domanda specifica sui rapporti per il disastro di Ustica "non posso essere esattamente sicuro, ma penso comunque che normalmente avremmo parlato con una voce sola tramite colui che dirigeva il gruppo, probabilmente Steve May. Noi avremmo risposto a delle domande direttamente attraverso un ufficio solo, l'ufficio di Steve May". A questo punto la reazione del magistrato statunitense "solo al fine che le cose siano chiare, mi scusi, devo soltanto chiarire qualcosa, perchè io continuo a notare che lei usa molto il tempo condizionale "che noi avremmo fatto questo", "sarebbe Steve May". La mia domanda è: in questo caso particolare, ci fu un gruppo? Il capo del gruppo era Steve May e lei inviò comunicazioni attraverso Steve May?; non "quella sarebbe la normale situazione?" ma in questa particolare situazione c'era o non c'era o non ricorda?". La risposta di Coe palesa il suo imbarazzo "non posso darle una risposta esatta... la risposta è che non glielo posso dire con esattezza".

A contestazione del fatto che a volte il teste continua l'uso dell'indicativo, riportando fatti storicamente accaduti come quando afferma

che il gruppo fu costituito e non che sarebbe stato costituito, il magistrato statunitense puntualizza esclamando “e questo è il problema... e allora io volevo che fosse chiarito”. Coe ribadisce più volte di non ricordare, di non ricordare in particolare di aver parlato con qualcuno del Ministero della Difesa italiano, e conclude testualmente affermando “Presumo che ci fu un gruppo di lavoro e che il gruppo di lavoro passò le informazioni a qualcuno del Governo italiano”.

Richiesto, in considerazione del fatto che egli fa riferimenti sempre non a situazioni specifiche ma a situazioni generiche, a chi facesse capo normalmente presso l'Ambasciata italiana, menziona “diversi marescialli... penso che il capitano Piccioni stesse là all'epoca. Penso che il capitano Coltelli stesse nell'ufficio all'epoca”. Questi erano nel 4° ufficio, il Foreign Liaison Office, di cui però non ricorda il capo. Nega, poi, che sia stata fatta nel gruppo di lavoro l'ipotesi dell'abbattimento a mezzo missile. A contestazione del fatto che egli aveva riferito al giornalista italiano che era stato compiuto, su disposizione dell'Ambasciatore un check dei missili, risponde che la domanda dell'intervistatore era stata formulata in via ipotetica “se fosse stato chiesto, sareste andati direttamente a controllare se vi fossero missili dispersi?”. A domanda di tal sorta, altrettale risposta.

Anche il lavoro del gruppo viene smentito. Non più un vero e proprio lavoro di gruppo, bensì lavoro normale nel senso che ciascuno faceva il lavoro normale nel proprio ufficio e rispondeva a qualsiasi domanda di colui che era il responsabile del gruppo. A specifica domanda sui nastri radar della Saratoga, afferma che non ne ha nemmeno sentito parlare. Egli si è interessato soltanto degli aerei dell'Aeronautica e qui ammette di aver chiamato le basi dell'USAF. Dei risultati delle ricerche dell'Addetto per la Marina asserisce non si discusse nel team. Sul MiG23 lo stesso atteggiamento di cui prima “...se qualcuno avesse accennato...avremmo discusso...”.

Ammette di aver parlato con altri addetti europei e di aver ricevuto anche da loro risposte totalmente negative, e cioè che nessun aereo delle proprie aeronautiche era in volo, quella sera. A domanda se queste ricerche concernessero particolari tipi di aereo, come quelli armati, risponde che furono condotte senza specificazioni, comprendendo cioè non solo caccia armati ma anche aerei da carico e da trasporto, e che la risposta fu negativa per tutti i tipi.

Quanto alle modalità dei rapporti sia con l'Aeronautica italiana che con altri enti statunitensi afferma che furono tutti orali, nel senso che non vide mai alcuno scritto e che richieste e risposte furono fatte attraverso telefono. Per queste ragioni non gli consta l'esistenza di documentazione del

gruppo.

A contestazione dell'anomalia della richiesta in sè e cioè una richiesta dell'Aeronautica militare italiana all'Ambasciata degli Stati Uniti, non sa dare una risposta e si trincerava entro l'ambito dell'attività da lui svolta.

Contestatogli il testo dell'intervista – attraverso la visione della relativa video-cassetta – ammette che quelle registrate sono le sue risposte. Ma abilmente specifica: queste sono le risposte date da un certo momento in poi. All'inizio dell'intervista davo, asserisce, risposte eguali a quelle di oggi. Il giornalista però mi chiese di dare risposte più "definitive" – il teste usa il termine inglese "definitive" – e così ho dato le risposte che risultano nella registrazione ... dopo aver fatto l'intervista ho scoperto quello che succedeva in Italia e ho recuperato degli appunti".

Questo è il succo di questa sorta di discolpa. Gli appunti però non sono stati mai mostrati, nè si sa cosa esattamente contenessero. L'unica parte credibile di queste dichiarazioni è quella che concerne la percezione delle conseguenze "italiane" della trasmissione. Subito dopo si confonde e dà risposte "definitive" su alcuni temi come quello della costituzione del gruppo e quello della estensione dell'indagine sulla eventualità di un missile. Su quest'ultimo argomento mentre prima aveva risposto di non aver mai sentito di ipotesi di abbattimento a mezzo missile, qui risponde "penso di sì, sì".

Asserisce poi che l'intervista durò cinque ore, e alla domanda se si rendesse conto che dava risposte con significato preciso, risponde che se ne rendeva conto. Alla domanda conseguente cioè se si comportasse così solo per compiacere l'intervistatore, dà una risposta altrettanto strana, che vale la pena riportare per intero: "in parte sì, cerchi di capire che per Lei questa investigazione importante va avanti da molto tempo. Per me, quando il sig. De Angelis mi ha contattato non sapevo che un'indagine di questa portata si svolgesse in Italia. La mia partecipazione all'intervista era solamente per fare un favore al sig. Gatti...". Conseguente l'amara constatazione del Pubblico Ministero "il problema è che quello che lei dice nell'intervista è più corrispondente a quello che risulta a noi rispetto a quello che ci ha detto oggi".

Il teste continua con una serie di risposte ripetitive e in cui a volte è difficile rintracciare il filo del discorso. A proposito della domanda specifica (di De Angelis) se fossero stati presi in considerazione tutti gli altri aerei, commenta, all'esame testimoniale "c'erano Intelligence Aircraft (aerei che registrano voci e segnali) che volavano su e giù per il Mediterraneo e i libici ne erano consapevoli. I libici pensavano che stavano per intercettare quell'aereo ed invece si trattava di un aereo civile. Di nuovo non sono in

grado di dire quando ciò avvenne, posso sbagliarmi per quanto riguarda ciò che è successo, potrebbe essere prima o dopo l'incidente. Ma il Military degli Stati Uniti e dell'Italia si erano preoccupati per una possibile intercettazione da parte dei libici nella zona. C'è stato un tentativo di intercettazione. C'era il tentativo di intercettare ed era finito con l'intercettazione di un aereo civile. Non so esattamente quando è successo. Tentativo di intercettazione vuol dire che non si sono affiancati all'aereo per identificarlo, non si sono avvicinati abbastanza per poter agire... . Una intercettazione potrebbe essere di due tipi – di poter identificare l'aereo e di accompagnarlo fuori dal proprio spazio aereo, o di distruggerlo. In quel periodo i libici avevano aumentato il proprio spazio aereo; ma non mi ricordo della distanza precisa, ma l'avevano aumentato di parecchio nel Mediterraneo fino al punto di tagliare alcune rotte alle compagnie aeree... . Non sono in grado di dare informazioni precise (sulla nazionalità e sul luogo in cui avvenne il tentativo d'intercettazione; nde) ... (l'aereo civile; nde) ha continuato la sua rotta. Non sono in grado di dire se (aerei del tipo sopraspecificato; nde) c'erano o se non c'erano in quel momento, le rotte costituivano materia molto classificata... . Non avevo accesso ad esse (alle rotte classificate; nde), ma non perchè erano classificate per me, soltanto non avevo bisogno di sapere queste cose”.

Di fronte a queste risposte si può solo dire che un teste di tal fatta, se fosse stato animato da reale volontà di collaborare all'inchiesta, avrebbe potuto apportare contributi eccezionali. Ma egli mostra invece confusione ed ingenera confusione. E' sufficiente riportare la sua risposta al quesito su come fosse entrato in possesso dell'informazione sulle tracce dei radar italiani. Egli afferma “Da Claudio Gatti. E ora ho ricevuto informazione che non è vero; apparentemente qualcuno ha un tracciato radar che io non ho mai visto”. Ricorda infine di aver seguito la vicenda dei “C130 libici in lavorazione” presso le Officine Aeronavali di Venezia, ove s'era recato di persona. Ma su questo punto in altro capitolo (v. esame Coe Richard, in rogatoria USA 10.03.92).

Esaminato nuovamente l'indomani, alla domanda se avesse avuto dopo l'intervista rilasciata a De Angelis, contatti con personaggi dell'Aeronautica italiana, risponde di aver ricevuto – ma non precisa quando – una chiamata proprio da De Angelis, con la quale questi gli comunicava che i generali Tascio, Bartolucci, Pisano ed altri, così come i colonnelli Piccioni e Coltelli ed altri ufficiali inferiori erano stati messi sotto processo da questo ufficio. Per questa ragione aveva tentato di mettersi in collegamento con il Ministero della Difesa-Aeronautica, ma con esito negativo. Stesso esito nel tentativo verso l'Ambasciata USA, nella persona

di tal signora Mancini, negli uffici degli Addetti. Aveva chiamato infine casa Piccioni, ma il colloquio sia con l'indiziato che con sua moglie, era stato freddo. Con il primo poche battute sul processo: se fosse vero quello che si diceva, che probabilmente si sarebbero incontrati negli Stati Uniti, infine espressioni di dispiacere per la sua posizione. Con la moglie solo convenevoli di circostanza.

Questa telefonata ovviamente deve collocarsi dopo la emissione delle comunicazioni giudiziarie, che è del 30 dicembre 91, ovvero dopo la diffusione delle richieste del PM ad opera del GR1, che è del 18 gennaio 92 – il 23 immediatamente successivo Piccioni viene convocato per l'interrogatorio – e l'esame di Coe, che è dell'11 marzo 92.

Dopo la conversazione con i coniugi Piccioni Coe, riferisce, non ha più chiamato nessuno. Ha letto però sulla stampa italiana una notizia che non è riuscito a spiegar bene, e cioè una sorta di rinvio dell'attività a dopo le elezioni dell'aprile 92. Ricorda infine una telefonata di Gatti in cui costui gli chiedeva del MiG23, e tale telefonata dovrebbe essere avvenuta nella seconda o terza settimana di febbraio (v. esame Coe Richard, in rogatoria USA, 11.03.92).

Un'altra telefonata che coinvolge Piccioni avverrà il 23 settembre 92, l'indomani dell'interrogatorio di Piccioni – quello svoltosi il 22 settembre – a seguito della risoluzione della questione, sollevata nel primo, di difetto di giurisdizione di questo ufficio e conseguente nullità di ogni atto. Il testo di questa telefonata è stato depositato il 2 ottobre 92 dal difensore di Piccioni. Secondo quanto si legge nella produzione difensiva la comunicazione sarebbe avvenuta alle ore 01.10a.m. (ovviamente ora italiana) del 23 settembre, e quindi alle 06.10p.m. del giorno precedente per Dallas, Texas.

In essa Piccioni esordisce dicendo a Coe "...guarda che io ti ho telefonato perchè stamattina, che oggi è il 22 se non sbaglio, sono andato dal Giudice Priore che mi ha convocato e gli ho detto che tu mi avevi detto di aver rilasciato un'intervista ad un tale Gatti, non mi ricordo se dell'Europeo o dell'Espresso e ad un'altra persona; che l'int... quello che tu avevi detto era stato distorto, quasi manipolato... che nel corso dell'intervista non hai mai detto di aver parlato... che noi abbiamo parlato del problema Ustica; quindi io ho confermato che tra me e te, durante quel periodo, noi non abbiamo mai parlato del problema Ustica. Nè in avanti nè indietro. ...Ecco! E questo tu me lo confermi?". A questa domanda finale Coe risponde "Questa è la verità e la confermo". Alle altre, quelle precedenti, aveva risposto in coincidenza con le sospensioni del discorso di Piccioni già con quattro "sì". Subito dopo il "confermo" di Coe, Piccioni esclama "oh! meno male. Perchè qui si sta scatenando l'ira di Dio, si sta scatenando. Comunque

questa è una cosa. Io non so come ringraziarti...”.

Piccioni gli dice poi un'altra frase di rilievo “tu lo sai che noi siamo stati cortocircuitati” ed anche a questa Coe dà una risposta affermativa “sì, è esatto, io ho parlato con quelli dell'altro ufficio”. Seguono richieste di conferme e conseguenti assicurazioni. Piccioni “...senti eventualmente tu quello che mi hai detto adesso saresti disposto a scriverlo?” – Coe: “sì” – Piccioni “perfetto!” – Coe “se è necessario scrivo quello che vuoi” – Piccioni “perfetto!” – Coe “e se devo venire a Roma...” – Piccioni “...preferisci che ti scriva o che ti telefoni?” – Coe “non importa nulla, per me è uguale”.

Questa telefonata – predisposta e concertata, come chiarissimamente emerge dalla registrazione, per la consapevolezza di essa da parte di Coe (lo riferirà nell'esame del 22.02.93) per il contenuto e per le modalità sia delle domande che delle risposte – come il tenore di tutte le deposizioni di Coe, hanno imposto un nuovo esame dell'ex ufficiale americano, avvenuto come detto nel febbraio del 93.

In questo atto Coe non chiarifica assolutamente la sue contraddittorie risposte ai precedenti esami, anzi per più versi accresce le difformità tra le posizioni assunte nel tempo e impedisce apporti alla ricerca della verità.

In primo luogo riconosce le differenze tra le risposte dell'intervista a De Angelis dell'ottobre 91 e l'esame in rogatoria del marzo 92. Nè vale dire a giustificazione, come egli fa, che dinanzi all'ufficio egli era sotto giuramento, così come non vale che egli possa usare il modo della certezza o quello ipotetico a seconda dell'interrogante o degli inviti che costui gli rivolge, come egli fa nel prosieguo della risposta. A quella successiva ribadisce che s'era indotto ad usare gli indicativi perchè De Angelis lo aveva invitato ad essere più definitivo. Non sa dire se le prime risposte, quelle al condizionale, furono registrate, perchè non è in possesso della registrazione – ma De Angelis ha depositato l'intera ripresa ed in essa non si ravvisano assolutamente risposte al condizionale nè ripensamenti nè inviti in tal senso. Anche sulla durata dell'intervista v'è contraddizione, giacchè egli insiste che durò quattro ore, contrariamente a quanto affermato – lo si è già detto – da De Angelis. E questo sarebbe stato un altro punto su cui il confronto avrebbe potuto esser d'utilità nella risoluzione dei contrasti nelle versioni, ma Coe non ha voluto, lo di ripete, sostenerlo.

Sulla telefonata con Piccioni del settembre 92, dichiara che era consapevole della registrazione, ma quasi mettendo le mani avanti per evitare le trappole che egli presume possano essergli tese, dichiara “la conversazione durò più della registrazione”.

Sulla “cortocircuitazione” non è chiaro: ma dall'insieme del testo

potrebbe desumersi che il passaggio dell'informazione era accentrato dal livello politico militare. Deduzione che potrebbe essere comprovata dalla risposta che egli dà a proposito dell'altro ufficio con il quale, esso Coe, avrebbe parlato durante le ricerche per l'evento in questione. Al contrario di quella che poteva apparire l'interpretazione più ovvia, e cioè che altro ufficio fosse un ufficio dell'Aeronautica militare italiana, egli sostiene che l'altro ufficio era l'ufficio politico-militare dell'Ambasciata americana.

E così si persiste nel giudizio già dato su questo testimone. Coe avrebbe potuto essere un teste chiave dell'inchiesta, era stato avvisato sin dalle prime ore delle richieste dell'Aeronautica militare italiana; era stato inserito nel working-group costituito dall'Ambasciatore statunitense; aveva compiuto numerosi atti di ricerca presso l'Aeronautica degli Stati Uniti; aveva tenuto i rapporti quotidiani con gli uffici dell'AM. Avrebbe potuto rendere un gran servizio ed invece ha reso dichiarazioni contraddittorie, inattendibili, quasi tormentate.

Probabilmente permane tuttora nella società anglosassone una consuetudine di sincerità nelle deposizioni testimoniali, ma tale propensione è stata di certo contrastata da sentimenti di solidarietà che sussistono negli ufficiali di un'Alleanza militare pluridecennale; come anche forse inquinata da interventi e colloqui con ambienti italiani. Ne è derivato quell'insieme di asserzioni contorte, ingarbugliate, palesemente inattendibili; tanto più inattendibili se poste a confronto con le risposte secche asciutte decise date a De Angelis, sulle quali v'è addirittura la ripresa filmata che non mostra mai dubbi, perplessità, sfumature al condizionale. Versione questa confermata dalla narrazione di Gatti e dall'intero contesto delle altre circostanze sulle vicende del working-group.

Sulla base di quanto riferito dal maggiore Coe sul gruppo di lavoro fu a suo tempo rimessa commissione rogatoria alle Autorità statunitensi per l'escussione dei componenti, secondo le indicazioni dello stesso Coe, di quel gruppo. Come si ricorderà, ne facevano parte Steven May per il politico-militare, William Mc Bride per la Marina, William Mac Donnel per la Marina, Dewey o Duane Clarridge per la CIA (v. commissione rogatoria verso gli USA, GI 20.01.92).

Clarridge nella missione del marzo 92 non si è presentato, pur citato dalla magistratura americana, avvalendosi della facoltà concessagli da quell'ordinamento in quanto sotto processo federale ("under federal indictment) nel caso Iran-Contra. Si presenterà, una volta "amnestiato" dal Presidente degli Stati Uniti Bush, in una successiva missione negli Stati Uniti (v. commissione rogatoria verso gli USA, GI 04.03.94) e delle sue

dichiarazioni si parlerà infra.

Mc Bride al contrario s'è presentato nella prima esecuzione delle richieste rogatorie e ha reso ampia testimonianza. Nel giugno dell'80 era assistente dell'Addetto navale. Non ricorda che il gruppo di lavoro per l'incidente di Ustica fosse un gruppo ufficiale. Ricorda comunque che furono avvisati della caduta dell'aereo e che sentirono delle voci secondo cui poteva essere stato un missile. Perciò egli immediatamente chiamò le operazioni aeree della 6^a Flotta per accertare se vi fossero aerei in volo e quali fossero. Gli fu risposto per telefono, che la portaerei era in porto e che al momento dell'incidente non c'erano aerei in volo. Di conseguenza inviarono un messaggio al comandante della Marina statunitense in Europa ovvero Cincusnaveur a Londra per accertare in primo luogo se fossero a conoscenza di aerei in volo ed in secondo luogo se ci fossero stati "collection assets" ovvero aerei di raccolta informazioni, in volo. Anche in questo caso ricevettero risposta negativa. Non ricorda Mc Bride però quando trasmise questa richiesta. E' incerto tra il venerdì notte e il sabato, pur dando più probabile quest'ultima ipotesi. E' comunque certo che ritornò in ufficio, nonostante fosse festivo, quel sabato, perchè probabilmente era l'ufficiale in turno. In quel tempo era sua abitudine andare il fine settimana in montagna e quel sabato, ricorda, non poté raggiungere il luogo di villeggiatura a causa di quell'incidente aereo. Ricorda di aver trovato, quel sabato, Coe già in ufficio con il quale discusse del disastro.

Non ricorda come e quando abbia ricevuto la prima notizia dell'incidente. Si rammenta però di aver informato, dopo le richieste di informazione telefoniche, il suo superiore, cioè l'Addetto navale capitano Hardy Rose. Presso gli americani la memoria è più forte e sincera, ed immediatamente emerge il meccanismo di rapporto a livelli superiori. Anche sulle modalità di richieste di informazione Mc Bride è preciso; quelle alla 6^a Flotta furono fatte per via telefonica e furono rivolte al duty officer di quella Flotta, di stanza a Gaeta; quella a Cincusnaveur per telex sempre quel sabato. La risposta da Londra pervenne – in seguito si rileverà l'importanza di questa risposta a proposito del documento già citato, quello del 21 dicembre 80 all'AG da parte di Tascio per il 2° Reparto SMA, documento cui quella risposta fu allegata, con soppressioni e contraffazioni – non immediatamente, ma dopo qualche giorno. L'interpello di Cincusnaveur concerneva velivoli in generale, afferma Mc Bride, e analogamente la risposta.

Contestatogli che al tempo del disastro qualche aeroplano americano era, contrariamente a quanto affermato da Cincusnaveur, in volo, risponde che forse a un certo punto le ricerche si focalizzarono su velivoli armati.

Non è a conoscenza della vicenda dei nastri di registrazione radar della portaerei Saratoga.

Quanto ai rapporti del gruppo dell'Ambasciata con le Autorità italiane ricorda che erano quasi giornalieri e che comunque riferì alla Marina italiana i risultati della telefonata a Gaeta, nell'immediatezza e per telefono. La sua interfaccia alla Marina era il comandante De Michelis del SIOS di quell'Arma. Non è sicuro, invece, sul destinatario della seconda risposta, quella di Cincusnaveur, giacchè quando essa pervenne s'era giunti già alla convinzione che l'incidente era non militare, ragion per cui egli stima che quella risposta potrebbe essere stata trasmessa al Dipartimento di Stato e cioè non direttamente all'interfaccia del SIOS Marina.

Quanto alle modalità di funzionamento del gruppo di lavoro, testualmente risponde: "poichè (sul testo della trascrizione c'è scritto perché; nde) la mia funzione era in rapporto con la 6ª Flotta, io avevo un interesse. Anche Richard Coe era una delle persone dell'Aviazione. E penso che probabilmente (inc.) l'addetto Rose partecipò marginalmente, supervisionando. Avremo coinvolto l'addetto politico militare del Dipartimento di Stato, Steve May...".

Quanto a Jim Mc Donnell, l'altro interrogato nel corso della commissione rogatoria eseguita a marzo 92, Mc Bride dichiara che anche lui fu coinvolto e che lavorarono insieme giacchè costui stava per sostituirlo come assistente. Non ritiene che al termine del lavoro sia stato redatto un rapporto scritto. Le modalità di lavoro, aggiunge, furono comunque molto informali dal momento che nell'ambito di breve tempo si raggiunse la conclusione che non v'era coinvolgimento di militari. Non ricorda se fu compiuto un check dei missili. Per quanto concerne i rapporti con la Marina italiana essi erano tenuti dal sostituto dell'ammiraglio Gerace comandante Gallo e dal maresciallo Fusco.

Sulle prime informazioni ricevute ricorda che da Coe seppe – la cui fonte potrebbe essere stata il Dipartimento di Stato – che su un giornale si sarebbe parlato di missile statunitense. Il lavoro di ricerca proseguì per due o tre giorni e il gruppo di lavoro non assunse mai la dignità di commissione di inchiesta, cioè non ci furono comunicazioni scritte, elenchi di persone convocate, assegnazione di precisi incarichi; il gruppo compì le indagini nell'ambito delle specializzazioni di ciascuno (v. esame Mc Bride William, in esecuzione rogatoria USA, GI 11.03.92).

Mc Donnell James Laurence Jr. non era tra le persone indicate da Coe come facente parte del gruppo di lavoro. Coe aveva indicato persona con cognome simile, Mc Donald dei Marines. Questa persona non era stata inclusa nella richiesta rogatoria dal momento che per la sua competenza

specifica con ogni probabilità aveva svolto indagini limitate. Nell'elenco delle persone citate dall'AG americana è invece incluso questo Mc Donnell, il quale al tempo di Ustica prestava servizio nell'ufficio degli Addetti navali, ufficio che come egli stesso dichiara era composto da un titolare e tre assistenti. Egli di certo non fece parte del gruppo di lavoro, perchè nulla o poco ne sa. Non è indicato da Coe, come s'è detto, e Mc Bride sembra ridurre al minimo il suo coinvolgimento, perchè appare dalle sue dichiarazioni che gli fu associato, stando egli per lasciare quel servizio. Egli stesso dice che gli altri due ufficiali navali possono aver fatto parte del gruppo, e che uno di questi era sicuramente era Mc Bride, che era l'ufficiale di servizio in ufficio mentre egli era spesso in missione fuori sede. Ricorda di aver sentito gli Addetti aeronautici parlare del disastro di Ustica, ma non sa collocare nel tempo questi episodi. A richiesta di quali fossero le procedure standard nei rapporti con gli enti militari italiani, dichiara che essi intercorrevano con i SIOS d'Arma; che il punto di contatto presso l'Aeronautica era il capitano Piccioni, con il quale ha sempre lavorato; che i rapporti avvenivano tramite messaggi spediti via telex (v. esame in esecuzione rogatoria USA Mc Donnell James Laurence Jr., GI 10.03.92).

Di maggior interesse ai fini della ricostruzione di queste vicende relative al gruppo di lavoro dell'Ambasciata le dichiarazioni di colui che lo presiedette, ovvero Stephen May (e non Steve, come egli stesso precisa), diplomatico.

Questi ammette di aver partecipato a quello che si sarebbe chiamato, afferma, un "working-group"; gruppo di lavoro costituito all'interno dell'Ambasciata americana. Lo scopo di questo gruppo, precisa, non era quello di investigare sulle cause dell'incidente di Ustica, bensì quello di redigere rapporti sulla stampa e sulle controversie politiche originatesi dall'incidente. "Quindi il lavoro del gruppo era quello di stendere i rapporti da inviare al Governo in Washington, all'inizio giornalmente, e poi meno frequentemente". Questo gruppo fu costituito il giorno dopo l'incidente. Egli come costituente del gruppo più che l'Ambasciatore ricorda il "Deputy Chief of Mission" e cioè il secondo dell'Ambasciata. Nel gruppo c'era sicuramente Coe e probabilmente certo George Resnick, non bene identificato. Egli, che pure era troppo giovane per dirigere formalmente il gruppo, in virtù della sua veste di diplomatico, membro dell'ufficio politico militare, era colui che redigeva i rapporti per Washington. Nell'ambito del gruppo i contatti con le Autorità italiane erano divise secondo le competenze specifiche; gli addetti militari parlavano con le forze armate, il settore politico-militare parlava con il Ministero della Difesa e con quello degli Affari Esteri.

Ribadisce – e poi si vedrà con quale valore – il compito preciso del gruppo, quello cioè di interpretare per Washington la stampa italiana. Non ricorda se nella stessa notte del disastro pervenne all'Ambasciata una telefonata dell'Aeronautica militare italiana. Ritorna sulle ipotesi formulate nell'immediatezza dell'incidente dalla stampa italiana secondo cui veniva insinuato che l'Aeronautica italiana o le forze aeree della NATO fossero coinvolte nella caduta del DC9. Su queste sue dichiarazioni concernenti le notizie nell'immediatezza e nei giorni seguenti si dovrà ritornare, giacché non sembrano assolutamente corrispondere al vero, non essendo apparse sui mezzi di informazione in quel torno di tempo notizie del genere.

Per la ragione suddetta il gruppo si mise in moto cioè per accertare se forze statunitensi fossero rimaste o meno coinvolte nel disastro. Ricorda in particolare che al tempo l'incidente era apparso a tal punto strano che s'era pensato anche che la causa potesse essere stata una qualche eruzione vulcanica. S'era pensato anche ai libici. Stima che sia stato fatto un check dei missili, ma asserisce che di certo non è stato compiuto nè ordinato dal gruppo di lavoro. Ogni sera si redigeva un rapporto dell'attività del giorno e si mandavano i telegrammi al Dipartimento di Stato. Il gruppo ha lavorato circa tre settimane, ma non esclusivamente, precisa, sul caso Ustica. Non ricorda però se quel gruppo di lavoro esaminò anche il caso del MiG23 caduto nella zona di Castelsilano di Calabria, rinvenuto a tre settimane di distanza dall'evento di Ustica. E' certo di non aver mai visto i nastri della Saratoga.

I rapporti con gli italiani erano orali e nonostante ci fosse molta confusione i contatti erano tenuti "a scadenze quasi regolari", anche se informali, senza antagonismo, le parti essendo accomunate dall'impegno di scoprire le cause dell'incidente. In effetti lo scambio di notizie e di risultati c'è stato, e non solo con le autorità militari, ma anche con quelle civili e cioè con il Ministero degli Affari Esteri, composto da membri del servizio diplomatico. Tra i militari ricorda l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa. Dopo aver narrato le sue incombenze durante la visita di Stato del presidente Carter in Italia – su cui si dovrà tornare quando si prenderà in esame la vicenda dei C130 libici delle Officine Aeronavali di Venezia –, specifica le classificazioni dei suoi rapporti a Washington: alcuni, quelli con notizie di stampa, senza classifica; quelli con commento con la classifica di riservato; quelli che riportavano conversazioni con ufficiali del Governo italiano con la classifica di riservato o addirittura segreto.

Sulla vicenda è stato esaminato, come già detto, anche il Capo della Stazione CIA a Roma in carica all'epoca. Di costui, Dewey Clarridge, detto Duane, si era chiesta l'audizione sin dal 92 (v. commissione rogatoria verso

gli USA 20.01.92), ma per lungo tempo, come s'è detto, non era stato possibile compiere l'atto a causa dello stato di imputato assunto dal teste nella procedura statunitense Iran-Contra. Solo quando egli ed altri nella medesima posizione sono stati prosciolti per effetto di decreto del Presidente degli Stati Uniti, si è potuto procedere alla sua escussione, avvenuta nello Stato di California nel 94.

Clarridge ha risposto ad una serie di domande sul disastro di Ustica e sulla rivendicazione Affatigato. Ha confermato di esser stato contattato dal giornalista Gatti più volte per telefono e di averlo incontrato da ultimo nel febbraio del 94 al ristorante italiano Bice – molto caro – di New York. Ha ricordato la campagna di esecuzione compiuta a danni di libici o oppositori del regime gheddafiano in Italia durante il primo semestre dell'80 riconoscendo peraltro che due degli uccisi erano suoi agenti, e che la sua Stazione era divenuta, dopo la chiusura dell'Ambasciata USA in Libia, competente per gli affari libici. Non ha messo però in rapporto questi fatti con la strage di Ustica, così come non ha messo in contatto questa strage con quella immediatamente successiva della stazione di Bologna, giacchè non vi erano né sensazioni né informazioni che l'evento di Ustica fosse stato cagionato da un atto terroristico. Ed in tal senso erano anche le notizie che egli riceveva dei Servizi italiani, sia il S.I.S.MI, ed egli di persona ne aveva principalmente con il Direttore Generale Santovito (v. esame in esecuzione commissione rogatoria Clarridge Dewey, GI 20.05.94).

A dire il vero il Servizio cui esso Clarridge apparteneva e altri Servizi di intelligence statunitensi hanno prodotto – e non poteva essere altrimenti nonostante più volte sia stato affermato che il disastro di Ustica fosse stato un non evento – numerosi documenti.

Questi documenti o parte di essi pervenivano agli atti solo dopo anni, tra la fine del febbraio e gli inizi del marzo 93, attraverso un teste, Incerti Corrado giornalista di "Panorama" che li aveva acquisiti attraverso il Freedom of Information Act, e utilizzati in un articolo del suddetto periodico dal titolo "USA e insabbia"; e attraverso la richiesta rogatoria di questo ufficio alle Autorità statunitensi (v. commissione rogatoria 20.02.92).

Di fronte a tale situazione probatoria i due chiamati in causa, gli indiziati Coltelli e Piccioni, apporranno una recisa negativa. "Non ricordo – afferma Piccioni – se nei giorni successivi (al disastro di Ustica, nde) avemmo contatti con l'Ambasciata degli Stati Uniti, ma sono portato ad escluderli, almeno per quanto riguarda la mia persona. Abbiamo fatto ricerche su carteggi esistenti in ufficio, ma non abbiamo trovato alcuna traccia di documentazione relativa a contatti con l'Ambasciata. Queste ricerche sono state fatte a più riprese a partire dal 90" (v. esame Piccioni

Adriano, GI 18.09.91).

“Ritengo – dichiara Coltelli – di non aver chiamato nè ricevuto chiamate dall’Ambasciata americana per il fatto di Ustica...”. Esclude di aver parlato con costoro (con Coe e Biankino, nde) di Ustica per ragioni di ufficio (v. esame Coltelli Claudio, GI 18.09.91).

Questo l’atteggiamento che cagionerà le comunicazioni giudiziarie per falsa testimonianza. Più elaborate le discolpe, quando verranno interrogati in tale qualità. Ma su tali atti nella parte relativa alle posizioni degli imputati e degli indiziati. Qui si rileva soltanto la enorme differenza di comportamento tra testi americani e quelli italiani e come la negativa assoluta di questi ultimi appaia, di fronte al complesso delle prove dei fatti che li concernono, tanto pervicace quanto ottusa. Senza nulla dire sull’enorme danno cagionato all’inchiesta da tali atteggiamenti, che per essere di personaggio chiave nella ricostruzione di tanti ambienti dell’AM.

Certo, molto si è appreso su questo Working Group, sulla sua composizione, sulle sue attività e relazioni, ma purtroppo non si è riusciti a sapere quanto sia durato, quali documenti abbia prodotto in verbali e relazioni interlocutorie e finale, se abbia mai preso in considerazione anche la caduta del MiG23, tenuto conto che detta vicenda era ben a conoscenza uno dei suoi membri, cioè il rappresentante CIA ovvero Clarridge. In conclusione considerevole utilità dell’informazione ma non completezza, cosicché non si perviene a comprensione dell’esatto livello della conoscenza statunitense.

10.2. Il supporto tecnico ed informativo di organizzazioni USA in campo aeronautico.

Nel luglio del 1980 su richiesta della Commissione Luzzatti giunsero a Roma due funzionari della Società Mc Donnell Douglas, entrambi specialisti con esperienza ed attività pluriennale nel settore della sicurezza. Robert Lund e Winfred Kaizucka furono a Roma dal 1° luglio 80, il primo per esaminare i dati radar relativi all’incidente del DC9 Itavia ed il secondo per esaminare i resti dell’aereo.

A circa una settimana di distanza dal 27 giugno 80 Lund riceve dalla Commissione Luzzatti i dati radar già estratti ed in possesso della Commissione e vi lavora durante quel primo fine settimana di luglio, di domenica, esaminandoli per circa quattro o cinque ore (“...ricordo di aver fatto dei calcoli sui dati e di aver fatto un tracciato”). Giunge così a

concludere, dopo quei calcoli, che nel tracciato vi sono tre punti non appartenenti alla traiettoria del DC9 Itavia - due punti paralleli, a Ovest della rotta del velivolo ed il terzo ad Est - e che pertanto vi fosse la possibilità che un altro aereo fosse stato in volo con rotta parallela al DC9 Itavia – “Quando ho fatto il tracciato ho notato che c’erano tre punti che non sembravano appartenere alla traiettoria dell’Itavia ... Due dei punti erano paralleli, l’altro invece era dall’altra parte”. Questa importante scoperta viene comunicata immediatamente per telefono a uno dei membri della Commissione Luzzatti, cioè Bosman. Questi particolari vengono poi riferiti dallo stesso Lund, nel corso di un’intervista, al noto giornalista di origine italiana ma residente negli Stati Uniti, Claudio Gatti, cioè di aver detto che potrebbe essere stato vero che ci fosse stato un altro aereo: “What I have said is that it could have been the truth that there was another aircraft ... and that I thought that this information was important for the investigators to know, so I phoned that information to Bosman”. Lund conferma poi nel suo esame condotto per rogatoria negli Stati Uniti, sia i particolari della sua missione in Italia, sia la sua scoperta di domenica 6 luglio 80, sia l’intervista a Gatti. Riconosce nella documentazione che gli viene esibita, cioè in alcune pagine di un fascicolo intestato “da consegnare a Guarino” con “Registrazione plot Itavia del 27.06.80”, la sua grafia nei commenti a matita (v. esame Lund Robert in rogatoria USA, 11.12.91).

Queste conclusioni e la relativa interpretazione - che il tecnico americano considerava non complete, giacchè avrebbero dovute essere integrate con altri dati radar provenienti dalla Difesa Aerea italiana e da eventuali radar collocati su navi – furono, come s’è detto, prontamente comunicate, il lunedì seguente, all’ing. Bosman per la valutazione da parte della Commissione Luzzatti.

Lund comunicò l’esito del suo esame oltre che a Bosman anche a Kaizucka ed all’Itavia, parlandone proprio con Davanzali. Rimase poi tutto il mese di luglio 80 in Italia in attesa che gli venissero consegnati anche gli altri dati radar. Ma allo specialista della Douglas in effetti non furono mai consegnati ulteriori dati da esaminare, né quelli dei radar dell’Aeronautica Militare né quelli della portaerei Saratoga che, gli fu detto dalla Federal Aviation Agency, si trovava a Napoli con il sistema radar disattivato. Aveva comunque concluso che vi era un aereo in volo parallelo al DC9 Itavia, ad alta velocità ed i tracciati si incrociavano. Lund aveva lavorato a Roma in diversi luoghi - in aeroporto, in albergo, al Registro aeronautico italiano e presso l’aeroporto militare di Ciampino - e si era recato anche a Palermo con il collega Kaizucka, dove avevano esaminato i resti del DC9, ed egli aveva avuto contatti con esponenti dell’Aeronautica Militare.

Durante le due settimane di permanenza in Italia, dal primo luglio fino alla metà del mese, Kaizucka aveva potuto esaminare alcune parti del DC9 e parti di altri aerei custodite in un hangar di Palermo-Boccadifalco. Egli, capo della squadra DC9/DC8 della Douglas, settore riparazioni e manutenzione, lavorava in coordinamento con gli uffici della FAA. Il compito affidatogli era di identificare le parti strutturali, (...what I did personally was tryng to see if I could identify structural parts, whatever they might find...), ma le parti effettivamente esaminate furono piuttosto poche. Infatti vide il cono di coda del DC9 Itavia e pochissime altre parti strutturali a Palermo, oltre a sedili, cuscini, giubbotti di salvataggio. Altre parti riguardanti aerei diversi dal DC9 non sembra che abbiano attratto la particolare attenzione del tecnico, che non ricorda in che cosa precisamente consistessero e se fossero pertinenti ad aerei commerciali o civili ed in ogni caso, stante lo stato di corrosione dei pezzi, aveva notato che quelle parti non potevano essere correlate all'incidente del DC9 Itavia.

Kaizucka, pur avendo trascorso alcuni giorni a Roma ed a Palermo, non ha ricordato chi avesse incontrato ed il risultato del suo lavoro lo aveva versato al suo capo, Lund, che lo aveva messo al corrente dell'esigenza di ottenere altri dati radar dalla Difesa Aerea italiana, poiché i radar civili potevano non essere "abbastanza sofisticati e stava cercando qualche altro modo per comprendere meglio i dati". Richiesto se Lund gli avesse mostrato un grafico dei dati radar esaminati, Kaizucka, pur non ricordando se quegli gli avesse sottoposto un programma, rammenta che il capo ne aveva parlato; ma soprattutto ha ricordato che Lund diceva di aver bisogno di più dati e comunque entrambi erano consapevoli che sicuramente la Difesa Aerea italiana aveva radar più sofisticati ed in grado di tracciare non solo la velocità dei velivoli. Alla questione essenziale se Lund gli avesse parlato di una sua ipotesi allo stato dei dati radar disponibili, Kaizucka risponde che "tutti consideravano delle ipotesi a quel momento, per vedere che cosa potrebbe aver causato la sparizione dell'aereo dalla portata del radar" (v. esame Kaizucka Winfred in rogatoria USA, 11.12.91).

10.3. La collaborazione di John Macidull.

La Commissione Luzzatti aveva ricevuto una collaborazione all'inchiesta anche da parte del National Transportation Safety Board o NTSB che d'intesa con l'altra Autorità aeronautica statunitense, la Federal Aviation Agency o FAA, aveva incaricato l'ing. John Macidull di assistere

gli inquirenti italiani.

Macidull lavorando tra l'ottobre ed il novembre 80 presso il laboratorio della NTSB a Washington produsse, come già s'è scritto, una prima relazione, datata 13.11.80, nella quale si evidenziava la presenza, nel tracciato radar di Ciampino, di tre echi attribuibili ad un "oggetto che viaggiava, ad una velocità compresa tra 300 e 550 nodi ad una quota non conosciuta, parallelamente alla rotta dell'aereo durante i primi due echi e poi si dirigeva verso l'aereo nell'ultimo eco".

Il 25 successivo, Macidull, sulla base di ulteriori informazioni fornitegli dai tecnici italiani, produsse una seconda relazione con le seguenti conclusioni: "un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da Ovest verso Est ad alta velocità approssimativamente nello stesso momento in cui si è verificato l'incidente. Sulla base delle informazioni ricevute, l'aereo in questione e l'oggetto non identificato non sono entrati in collisione".

Inoltre, il giorno seguente, i laboratori del NTSB inviarono un'analisi "XEDA" (X-Ray Energy Dispersion Analysis) effettuata su un frammento metallico di forma trapezoidale rinvenuto nel cadavere di una passeggera. Il pezzo faceva parte di un elemento di struttura situato nel vano carrello. Le analisi ponevano in evidenza la presenza di alcuni componenti chimici nella zona di deformazione centrale, rispetto a quelle di frattura; per alcuni di essi sussisteva facile giustificazione della loro presenza (calcio, potassio, cloro, ecc.) mentre non ve n'erano per quella del fosforo.

Nella trasmissione televisiva denominata "Panorama", mandata in onda il 26.07.82 dalla "BBC-1" britannica, concernente le ipotesi sull'incidente occorso al DC9 Itavia – la cui videoregistrazione è stata acquisita agli atti, il commentatore accennava anche alle analisi e valutazioni espresse dall'Ing. John Macidull: "...ma Macidull si accorse presto di qualcosa di diverso sul tracciato. Alle 20.58 e 11 secondi, cioè un minuto e 34 secondi prima dell'esplosione, il radar di primario di Roma colse un segnale in questo punto; 29 secondi più tardi si vide in questo punto un altro segnale di rinvio e successivamente, 12 secondi dopo l'esplosione del DC9, si vide un terzo segnale di ritorno in questo punto". Era la prova, secondo il commentatore, che Macidull, partendo da questi tre segnali di rinvio, era stato in grado di dimostrare che c'era un oggetto volante nelle vicinanze del DC9 pochi minuti prima e dopo l'esplosione. Circostanza che poi verrà illustrata nel prosieguo della trasmissione da John Transue, funzionario del Dipartimento della Difesa intervistato sulla questione, il quale affermava che "effettivamente, non potrebbe essersi trattato di un incidente... "assumendo che il velivolo DC9 Itavia era rimasto vittima di un missile lanciato da un

caccia trovatosi su una rotta parallela”.

John Macidull rilasciava al giornalista De Angelis un'intervista sull'interpretazione dei dati radar e trasmessa, ma non integralmente, dal “TG2” del 6.11.89, alle ore 19.45. Durante l'intervista Macidull ricordava di aver collaborato, per quasi due anni, in base agli accordi internazionali, unicamente con la Commissione governativa italiana, riferendo all'intervistatore anche di aver svolto una parte della sua carriera nella Difesa americana quale specialista di sistemi radar e poi di essere transitato al NTSB.

A domanda sulla possibilità che il sistema radar italiano avesse correttamente individuato il DC9 Itavia e contemporaneamente avesse invece fallito nel riportare quei tre “plots”, che lo specialista USA aveva attentamente valutato come indice di presenza di altro velivolo, e quindi che quei plots fossero frutto di errore del radar, Macidull risponde che le possibilità di errore del radar in quella circostanza erano molto, molto remote come molto ridotta era l'eventualità che il nesso temporale fra i tre “plots” e l'incidente occorso al DC9 fosse il risultato di un errore del radar - what is the possibility, the chance, that those two, those three, can be normal electrical reflexes, and so, how many chances can exist that the radar system plots exactly the same radars can make a mistake just for these three plots? Macidull: Uh, very remote and small chance that these would be random, because of the fact that they all have times attached to them, and they were painting skin-paint reflections from the DC9 after it stopped flying in a straight line, which appeared to me to be conclusive. I think the chances are very, very small that, uh, the timing between these three plots and what happened here was in error – (v. intervista De Angelis, TG2, 06.11.89).

Macidull ha inoltre spiegato che dal tracciato non è possibile individuare l'identità del velivolo, ma solo il tipo. E comunque qualora vi fosse stato un altro aereo, e la sua distanza dal DC9 fosse stata di circa venti miglia, da ciò si poteva dedurre che il secondo velivolo fosse guidato per intercettare il DC9 Itavia, perché a quella distanza riconoscere un obiettivo a vista è alquanto difficile.

L'intervista toccava anche, in estrema sintesi, un altro punto di rilievo delle valutazioni espresse dallo specialista USA e cioè se vi potesse essere stata una collisione in volo tra il DC9 Itavia e l'ipotetico altro velivolo. Questo era stato un interrogativo che Macidull si era posto e proprio per rispondere aveva richiesto alle Autorità italiane le specifiche di tolleranza all'errore dei radar. E così in base alle specifiche del sistema fornitegli, aveva dovuto escludere quell'ipotesi di collisione, poichè si era accorto che l'eventuale velivolo era distante molte miglia dal DC9 al momento

dell'interruzione di rotta dell'aereo Itavia "Macidull: my main concern was, if this was another aircraft, did it collide with this aircraft. Was there a mid-air collision? I went back to the Italian Government and said, "I need the error tolerances on the radar", which they later provided me. With the tolerances, you could tell, with these times, whether it was possible or impossible for this object to have collided with the... the DC9. It was always, you know it's still, in my opinion, remotely possible, that whatever it was could have collided with the DC9. But according to the tolerances they gave me for the system, it, uh, the facts were that this object was several miles away from the DC9 ended normal flight. The plume pattern, the wind, was coming this way, and you would think that pieces of metal and what not were flowing downwind, because of some catastrophe. And that's, in a nutshell, basically what my analysis was." (v. intervista sopracitata).

Sentito a Washington Macidull nel confermare di aver redatto le due relazioni, collocandole nel bimestre ottobre-novembre del 1980, riferisce che prima dell'incarico ufficiale, non venne mai avvicinato da alcuno per l'interpretazione dei nastri radar e tabulati relativi al disastro di Ustica e di non essere a conoscenza della missione a Washington del generale Rana, presidente del RAI (v. esame Macidull, GI 09.12.91).

Lo specialista del NTSB alla fine di novembre 80 aveva incontrato anche il sostituto titolare dell'inchiesta, recatosi negli USA dal 27 al 30 novembre per valutare le ipotesi avanzate dalla Commissione d'inchiesta italiana presso le autorità tecniche americane. Infatti gli Enti statunitensi interpellati avevano proposto alla Commissione Luzzatti un'ipotesi del tutto contrastante con quella originaria del cedimento strutturale, che andava attentamente esaminata ed approfondita poiché chiamava in causa un velivolo vicino al DC9 Itavia nell'attimo dell'incidente - il maggiore dell'Aeronautica Aldo Mosti testimonia "che gli studi prodotti dai tecnici USA affermavano che in mezzo alla traccia primaria si vedeva una traccia di un aereo veloce che tagliava da Ovest ad Est la traiettoria dei frammenti del DC9" (v. esame Mosti Aldo, GI 05.07.91).

10.4. L'esame di John Transue.

Il 9 dicembre 91, in Washington viene sentito John Transue, di cui sopra s'è parlato, tecnico del Dipartimento della Difesa con più anni di esperienza nel campo missilistico ed in particolare nei missili aria-aria. Tra

gli anni 81 e 89 Transue aveva lavorato per un'impresa privata ed in quel periodo la BBC gli aveva chiesto un'intervista sulla vicenda del DC9 di Ustica - ci tiene a specificarlo nel corso della testimonianza che si trattò del periodo in cui non era un funzionario della Difesa (v. esame John Transue, in rogatoria 09.12.91). Era stato interpellato telefonicamente dalla BBC e il responsabile della trasmissione Tom Mangold, gli aveva fornito alcuni dati sul disastro provenienti da una stazione radar che aveva seguito l'aereo fino al punto della sua distruzione. Transue precisa che si trattava di riduzioni dati, quindi non nastri, ma tabulati e tracciati.

Nel corso dell'intervista, dopo aver fornito alcune spiegazioni tecniche relative al radar, lo specialista aveva indicato un'interpretazione che quei dati radar dimostravano. Pur non avendo una conoscenza diretta dell'incidente, i dati forniti "dimostravano la rotta dell'aereo insieme a tre "skin returns" (ritorni radar) tre tracce radar da un altro oggetto in vicinanza dell'aereo. Il tempo di ciascuna delle osservazioni è stato registrato con i dati in modo che, conoscendo la posizione (dell'aereo) in momenti diversi è stato possibile dedurre una traiettoria approssimativa, una rotta aerea dell'oggetto. Le computazioni indicarono una estensione che sembravano fattibili per un aereo a una velocità subsonica alta o una velocità leggermente supersonica. La velocità era intorno a 300 o 600 nodi - c'erano alcuni dubbi comunque siccome tutti i dati registrati presentavano degli errori".

Chiestogli preliminarmente se avesse ricordo delle risposte fornite nel corso dell'intervista, Transue precisa di non rammentare tutto sin nei minimi dettagli, ma di ricordare che dai dati che gli erano stati mostrati risultavano il DC9 ed un altro aereo, e che i dati non mostravano, come non potevano, alcun missile. La presenza di un missile era stata una congettura basata sulle posizioni dei due aerei.

A proposito di aerei libici del tipo "caccia" Transue precisa di non avere nessuna esperienza diretta della caccia libica. Era a conoscenza che la Libia possedeva caccia MiG ed era al corrente di alcuni dei missili adoperati dai MiG. Non aveva alcuna cognizione per affermare di conoscere da dove potessero provenire gli eventuali caccia.

E' interessante notare la precisione e la determinazione con cui lo specialista ipotizza il secondo velivolo: "i tracciati radar indicavano che il secondo aereo era inizialmente sulla destra, ossia a Ovest del DC9; entrambi gli aerei procedevano verso Sud, il secondo aereo svoltò a sinistra per indirizzarsi su per giù nella direzione del DC9. A questo punto il radar del caccia sarebbe stato in grado di "illuminare" il bersaglio" (v. esame Transue John, in rogatoria USA 09.12.91).

L'individuazione inconfutabile dei "tracking points" forniva una prova indiretta dell'esistenza del secondo velivolo, ma la certezza sarebbe potuta derivare solo se si fosse stati in grado di escludere margini di errore nella detezione radar.

Nel dicembre 91 viene sentito anche Joseph A. Pontecorvo, quel funzionario della Federal Aviation Agency che a seguito dell'incidente del DC9 Itavia era stato designato, quale rappresentante USA, a far parte della Commissione Luzzatti fino al settembre dello stesso anno. Lo specialista della FAA a quel tempo era già a Roma ed era il capo dell'International Field Office di Roma (ufficio Operativo Internazionale), ubicato nella dipendenza dell'Ambasciata. Pontecorvo ha dichiarato di non aver ricevuto alcun compito specifico se non quello di rappresentare gli Stati Uniti e di contribuire in qualsiasi modo secondo gli accordi internazionali ICAO. Pontecorvo ha confermato che la Commissione si era riunita diverse volte per esaminare il materiale recuperato consistente in diversi cuscini dei sedili e vari pannelli, e tentare di individuare qualche prova di ordigno esplosivo; erano state visionate fotografie dei corpi ripescati ed ascoltate le testimonianze di coloro che avevano provveduto al recupero delle salme. Tutte le attività erano finalizzate alla ricerca di prove che potessero chiarire le cause del disastro. Non si era mai recato a Palermo, ma aveva esaminato le trascrizioni oppure i nastri. Ha aggiunto che dagli indizi a disposizione non si era addivenuti ad alcuna conclusione sulle cause dell'incidente, ma ricordava la presenza di una persona esperta di radar, secondo la quale c'era una traccia di qualcos'altro, che non si poteva identificare o abbinare ad un oggetto vero e proprio. Una traccia non forte, intermittente e non stabile. Il tecnico della FAA ha rammentato che la Commissione si riuniva sempre presso l'aeroporto di Ciampino e dei membri di quel collegio ha ricordato, oltre al Presidente Luzzatti, Steve Lund della Mc Donnell Douglas.

Sull'identità di colui che supponeva una possibile traccia di altro aereo, Pontecorvo ha fatto risalire questo discorso ad uno specialista del traffico aereo italiano, non a Lund. I tracciati non erano su grafico ma su un grande foglio di carta su cui c'era una linea che mostrava il DC9 ed un'altra linea che "non era lì sempre", cioè non era continua. Ma ha ricordato che secondo quel non meglio individuato esperto di traffico aereo la seconda linea poteva essere anche un'interferenza di tipo elettrico poichè non era molto definita.

Infine lo specialista della FAA ha precisato che durante quel periodo di lavoro con la Luzzatti, alle cui riunioni aveva partecipato tre volte, non aveva mai parlato con esperti della Selenia, della Marconi né con appartenenti alla Compagnia Itavia (v. esame Pontecorvo Joseph, in

rogatoria USA, 12.12.91).

10.5. L'interessamento USA ai lavori peritali.

Il giornalista Gatti, nell'inchiesta data alle stampe nel volume "Il quinto scenario" fa riferimento, tra l'altro, ad un interessante telegramma classificato "Secret" datato 25 ottobre 88, trasmesso dall'ambasciatore a Roma, Maxwell Raab, al Dipartimento di Stato a Washington. E' bene riportare per intero la traduzione del messaggio nella versione citata nel libro di Gatti: "a detta dei giornalisti italiani, gli esperti inglesi che stanno assistendo gli investigatori italiani hanno trovato elementi che provano in modo definitivo che il DC9 dell'Itavia è stato colpito da un missile aria aria (...). Se il rapporto inglese dovesse concludere che il DC9 è stato colpito da un missile di produzione americana, gli USA potrebbero trovarsi di fronte a un grave problema di pubbliche relazioni. Vorremmo sperare che, nel caso si prospettasse una conclusione (della vicenda) a noi avversa, gli italiani ci avvisassero in anticipo, ma non possiamo esserne certi. Per evitare il rischio di essere accusato di aver alterato il proprio rapporto sotto pressioni politiche, il giudice potrebbe decidere di esercitare il suo diritto di non anticipare le proprie conclusioni con nessuno. E anche se lui fosse disposto a farlo, per evitare che ci accusino di voler influenzare i risultati dell'indagine, siamo noi stessi riluttanti a discutere il caso con il giudice. Si potrebbe però avere un'idea di quello che sta per succedere, in modo da esser preparati, avvicinando discretamente gli inglesi e chiedendo loro quali conclusioni si possano veramente trarre dai risultati dei loro tests di laboratorio sul relitto. Azione richiesta: chiedere all'Ambasciata di Londra di avvicinare discretamente le pertinenti autorità britanniche per sapere dei tests sul DC9".

Con missiva del 24 febbraio 94 il giornalista Gatti inviava copia del messaggio del 28 ottobre 88.

JOCS INFORMATION
SERVICE CENTER

R

SECRET SECTION 01 OF 02 ROME 24349

E.O. 12356: DECL: OADR
TAGS: PREL, MOPS, EAIR, PTER, IT, UK, FR, LY
SUBJECT: THE USTICA AIR CRASH: REQUEST FOR INFORMATION.
- FROM THE BRITISH AUTHORITIES

1. (S -ENTIRE TEXT)

2. THE USTICA AIR CRASH IS ONCE AGAIN IN THE NEWS IN ITALY. ACCORDING TO THE ITALIAN MEDIA, BRITISH EXPERTS ASSISTING ITALIAN INVESTIGATORS HAVE FOUND EVIDENCE CONCLUSIVELY PROVING THAT THE ITAVIA DC-9 WHICH CRASHED ON JUNE 27, 1980, NEAR THE ISLAND OF USTICA HAD BEEN STRUCK BY AN ATR TO AIR MISSILE.

3. THE CRASH HAS BEEN A FAVORITE MYSTERY OF ITALIAN JOURNALISTS SINCE IT HAPPENED. THE STRANGE CIRCUMSTANCES OF THE ACCIDENT HAVE INVITED ENDLESS SPECULATION. (THE DC-9 PLUNGED ABRUPTLY INTO THE SEA WHILE FLYING AT ITS CRUISING ALTITUDE ON A ROUTINE DOMESTIC RUN FROM BOLOGNA TO PALERMO. THE WEATHER WAS GOOD, AND THE PILOT GAVE NO DISTRESS SIGNAL.)

4 THE INVESTIGATORS' FIRST HYPOTHESIS, A STRUCTURAL FAILURE CAUSED BY A DEFECT IN THE AIRCRAFT'S PRESSURIZATION SYSTEM, WAS RULED OUT EARLY ON. PRESS SPECULATION THEN CENTERED ON THE POSSIBILITY THAT A BOMB HAD BEEN PLACED ON BOARD. LATER STILL CHARGES APPEARED THAT THE DC-9 HAD BEEN SHOT DOWN BY A MISSILE. JOURNALISTS ALLEGED THAT HAWAIIAN NAVAL EXERCISES HAD BEEN UNDERWAY IN THE AREA AND WONDERED WHETHER THE AIRCRAFT

ACFIN (U.S.G. & F.)
INFO CJCS(5) D3S: (1) OIRM:SECDIV(1) SJS(1)
J3:NMCC(1) J3(4) NIDS(1) JSJ(2) QUAL CONTROL(1)
SECDER-NW(1) SECDER(6) ASD:AE(1) ASD:PA(1)
ASD:PA(2) USDP:ISA(1) USDP:PDISP(1)
USDP:DAUSD(2) USDP:OSMAN(4) USDP:POL SUP(1)
USDP:TC5(1) USDP:LRP(1) USDP:EP(1) ASD:SO-LIC(1)
USDP:CT(1) USDP:EUR POL(1) USDP:REG POL(1)
USDP:NATOPOL(1) OBR(1) DO(1) SEA(1) NMIC(1)
OSI-1(1) DB-SCZ(1) NWS(1) JSI-4A(1) DC-ICCF(1)
DAH-7(2) DIO-GP(1) DIO-ENR(1) VFP-FRD(1) DB-SO(1)
DE-3(1) DB-3B(2) DIA(1)
+COSA WASHINGTON DC
+CMC WASHINGTON DC
+CSAF WASHINGTON DC
+CMC WASHINGTON DC
+PTC WASH DC
+USEUCOM AIDES VAHINGEN GE
+CIA WASHINGTON DC
+CMC DE WASHINGTON DC
+DIRNSA FT GEORGE S MEADE MD
+COMUSOC FT BRAGG NC/J321//
+NATS NRTS PENTAGON WASH DC
+CMC INTEL CEN SCOTT AFB IL/INOI//
+HQ ARSOE BOLLING AFB DC
+CDRUSAITAC WASHINGTON DC//NY//
+CDR4THPSYOP GP FT BRAGG NC//ASOF-POG-3B//
+USCINCEUR VAHINGEN GE//EC-32//
+CSA FIELD ACTIVITY WASHINGTON DC

MCN=82300/04986

TOR#88300/1529Z

TAD-8830C/1540Z

"CDSN=MAJ512

SECRET

J512
PAGE 1 OF 2
261458Z OCT 88
02 SECT MSG

MIGHT NOT HAVE FALLEN VICTIM TO AN ANTI-AIRCRAFT MISSILE
FIRE BY ONE OF THE SHIPS OR THEIR FIGHTER AIR COVER.
OTHER WRITERS ATTEMPTED TO LINK THE INCIDENT TO THE
DISCOVERY ON 1 MARCH IN CALABRIA NINE DAYS LATER OF
A WRECKED LIBYAN MIG. HAD THE MIG DOWNED THE DC-9? OR
HAD ITALIAN INTERCEPTORS PURSUING THE INTRUDER SHOT
DOWN THE CIVILIAN AIRLINER BY MISTAKE?

5. THE RELATIVES OF THE 80 PERSONS WHO PERISHED IN THE CRASH CAMPAIGNED FOR YEARS TO HAVE THE CASE REOPENED, CHARGING THAT THE GOVERNMENT HAD DELIBERATELY COVERED UP THE FACTS. FINALLY, IN 1986, PRESIDENT COSSIGA PRODDED THE GOVERNMENT TO SPEND THE MONEY TO RECOVER THE WRECKAGE OF THE DC-9 FROM THE SEA BOTTOM AND ANSWER ONCE AND FOR ALL THE MANY QUESTIONS ABOUT THE INCIDENT.

6. A FRENCH MINI-SUB HAS BEEN AT WORK ON THE WRECKAGE SINCE 1987. IT RECOVERED THE FLIGHT VOICE RECORDER, WHICH WAS DECODED AT THE NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD LABORATORY IN WASHINGTON IN SUMMER 1987. (THE COCKPIT CONVERSATION, HOWEVER, PROVIDED LITTLE USEFUL INFORMATION.) THE SUB ALSO RECOVERED MANY PIECES OF THE DOWNED AIRCRAFT

7. THE MOST RECENT DEVELOPMENT IN THE CASE CAME WHEN THE ITALIAN AIR FORCE HELICOPTER UNIT SENT A SAMPLE OF THE WRECKAGE TO THE ROYAL AIR FORCE RESEARCH AND DEVELOPMENT (R&D) LABORATORY IN BRITAIN. BRITISH TECHNICIANS REPORTEDLY DISCOVERED TRACES OF EXPLOSIVES INCLUDING T-4 ON MANY OF THE PIECES OF THE WRECK. THEY ALSO REPORTEDLY FOUND HOLES IN PORTIONS OF THE FUSELAGE, WHICH APPEARED TO INDICATE THAT THE AIRCRAFT HAD BEEN STRUCK BY SHRAPNEL FROM A MISSILE WHICH HAD EXPLODED CLOSE TO IT. ACCORDING TO THE ITALIAN PRESS, THE EXPLOSIVES DISCOVERED BY THE BRITISH ARE USED ONLY IN SIDEWINDER, SPARROW, AND MATRA 300 AIR TO AIR MISSILES.

8. EMBASSY IS AWARE THAT REPEATED CHECKS WITH THE DEFENSE DEPARTMENT HAVE SHOWN THAT THERE WERE NO U.S. SHIPS OR AIRCRAFT OPERATING NEAR THE OC-9 AT THE TIME OF THE INCIDENT. WE DO NOT KNOW, HOWEVER, WHAT THE ITALIAN JUDICIAL INVESTIGATIVE REPORT WILL SAY. (PUBLICATION IS EXPECTED BY THE END OF THE YEAR.) THE JUDGE CONDUCTING THE PROBE IS MAINTAINING SECRECY AND REFUSING TO DISCUSS THE MATTER WITH ANYONE.

9. SHOULD THE INVESTIGATING JUDGE'S REPORT CONCLUDE THAT THE AIRLINER WAS IN FACT SHOT DOWN, A TREMENDOUS

E.O. 12356: DECL: OADR
TAGS: PREL, MOPS, EAIR, PTER, IT, UK, FR, LY
SUBJECT: THE USTICA AIR CRASH: REQUEST FOR INFORMATION

PUBLIC UPROAR WOULD BE SURE TO FOLLOW IN ITALY. THE ITALIAN MILITARY INEVITABLY WOULD HAVE ITS REPUTATION DAMAGED. DEPENDING ON THE DETAILS IN THE REPORT, THOSE RESPONSIBLE FOR ITALY'S AIR DEFENSES COULD BE ACCUSED OF FAILING TO PROTECT A CIVILIAN AIRCRAFT IN ITALY'S HOME WATERS OR OF ACTUAL RESPONSIBILITY FOR THE SHOOT DOWN. IN EITHER CASE THE ITALIAN MILITARY WOULD FACE A STORM OF CRITICISM FOR NOT HAVING COME CLEAN ABOUT ITS FAILURE AT THE TIME OF THE ACCIDENT IN 1980.

10. IF THE REPORT WERE TO CONCLUDE THAT THE 9C-9 HAD BEEN STRUCK BY U.S. MANUFACTURING ORIGIN, THAT U.S. COMPANIES WOULD FIND ITSELF CONFRONTED WITH A SUDDEN PUBLIC RELATIONS PROBLEM. IT WOULD HAVE TO THINK THAT THE F-4'S WOULD MARCH IN ADVANCE IF SUCH AN ADVERSE CONCLUSION WERE LIKELY BUT CAN NOT BE SURE OF IT. TO AVOID CHARGES THAT HIS REPORT HAD BEEN ALTERED UNDER POLITICAL PRESSURE, THE JUDGE MAY CHOOSE TO EXERCISE HIS LEGAL RIGHTS AND SHARE HIS CONCLUSIONS WITH NO ONE SIMILARLY TO WHAT CHARGES THAT WE ARE TRYING TO

LPR 18 1001

NO. 20 OF THE COMPANIES ACT 1947

DECLASS ()
 DECLASS PART ()
 DENY ()
 () Please extensive info.

1657

SECRET

QJCS INFORMATION
SERVICE CENTER

INFLUENCE THE OUTCOME OF THE INVESTIGATION. WE ARE
RELUCTANT TO DISCUSS THE CASE WITH THE JUDGE, EVEN WERE
HE WILLING. IT MIGHT BE POSSIBLE TO GAIN AN IDEA OF
WHERE THINGS ARE HEADING AND THUS BE PREPARED FOR THE
OUTCOME. IF THE BRITISH WERE ASKED DISCREETLY WHAT
CONCLUSIONS MIGHT REALLY BE DRAWN FROM THE RESULTS OF
THEIR LABORATORY TESTS ON THE WRECKAGE.

11. ACTION REQUESTED: REQUEST EMBASSY LONDON MAKE A
DISCREET APPROACH TO THE APPROPRIATE BRITISH OFFICIAL
TO INQUIRE ABOUT THE TESTS ON THE DC-9
RABB BT

16386

MCN=08000/04086-1 TDR=88360/1529Z TAD=88300/1540Z

CDSN=MAJ512

SECRET

PAGE 2 OF 2
261458Z OCT 88
02 SECT MSG

Come ben si nota il messaggio è diretto all'Ambasciata USA a Londra e per conoscenza, oltrechè alla Segreteria di Stato di Washington, a "Cincusnaveur London UK". Così come aveva rilevato il giornalista in

effetti l'ambasciatore Raab rivolse richiesta all'ambasciatore degli Stati Uniti a Londra di compiere un avvicinamento presso le autorità britanniche per conoscere i risultati dei test richiesti da questo ufficio tramite il collegio peritale ai laboratori del Royal Armament Research and Development (Rarde).

Il Dipartimento di Stato degli USA con missiva del 17 giugno 94 informava che il documento era da considerare tuttora "riservato" e che l'argomento concerneva "comunicazioni interne USA". La missiva prosegue precisando: "Tuttavia, possiamo confermare la sostanza di quanto in esso contenuto - cioè, il suggerimento da parte dell'Ambasciata statunitense a Roma di avvicinare le autorità britanniche per ottenere i risultati di eventuali prove condotte. Dopo esaurienti indagini non siamo riusciti a trovare alcuna prova che tale suggerimento abbia avuto l'approvazione del Dipartimento di Stato oppure che la richiesta sia stata effettivamente inoltrata alle autorità britanniche; quindi, non abbiamo alcuna documentazione relativa ai risultati delle prove di cui sopra.

Per una questione di principio, oltre che politica, in assenza di prove documentali ci asteniamo dal fare speculazioni sul motivo di determinate decisioni. In questo caso specifico, riteniamo che la risposta sia evidente; visto che la richiesta di informazioni proviene dalle autorità italiane non intendiamo inserirci in ciò che riteniamo essere una questione bilaterale italo-britannica". (v. commissione rogatoria USA 04.03.94).

Queste ultime affermazioni appaiono a dir poco "singolari". Si fa riferimento a questioni italo-britanniche. Dal documento del 28 ottobre 88 in realtà, è l'ambasciatore Raab che stimola il discreto avvicinamento delle autorità britanniche e non viceversa. Pertanto la risposta fornita dal Dipartimento USA non può essere accettata e deve essere valutata, anzi, come una non risposta. Va anche rilevato che il documento che viene considerato ancora "Riservato", è stato invece fornito mediante il FOIA, anche se in copia tratta da microfiches, al giornalista Gatti. E in conseguenza di quella classificazione le autorità USA non hanno ritenuto opportuno neanche di trasmetterne copia a questo Ufficio.

10.6. Conclusioni.

Come facilmente se ne deduce la collaborazione statunitense della prima ora fu diretta, lineare ed univoca, nel senso che tutti gli interpellati giunsero alle medesime conclusioni. E tennero queste affermazioni sino ai

primi 90, quando furono sentiti in rogatoria, o intervistati in trasmissioni televisive. Se le prime dichiarazioni, quelle dell'80, erano state rese quando ancora non erano emersi polveroni, spaccature e dubbi sulle interpretazioni radar, quelle dei 90 vengono dopo tutte queste polemiche e pur son tenute ferme.

Quelle conclusioni provengono da società private e da pubbliche istituzioni. La prima tra le più grandi costruttrici di velivoli, le seconde tra le più prestigiose degli Stati Uniti e quindi del mondo nel campo aeronautico. Ovvero la Mc Donnell-Douglas da un canto, la FAA o Federal Aviation Agency e l'NTSB o National Transportation Safety Board dall'altro. E di certo nessuno può portar critiche alla preparazione alla specializzazione alla, in una parola, superiorità di questi enti, tra i quali nessuno ebbe dubbi sulle interpretazioni di quei dati radaristici. Né è sostenibile la meschina critica secondo cui il privato, la Mc Donnell Douglas, ha dato quella interpretazione nel proprio interesse, cioè per evitare che l'incidente si attribuisse a cedimenti strutturali, che comunque sarebbe ricaduta in qualche sua responsabilità. Un intento così truffaldino si sarebbe riversato ai suoi danni. A parte la serietà di un'impresa di quelle dimensioni, vi sarebbe comunque la responsabilità di mantenere in circolazione centinaia e centinaia di esemplari di quel velivolo. Lund era il responsabile proprio dei DC9 e dei DC8. Se avesse trovato un qualche difetto strutturale, avrebbe dovuto chiedere o direttamente disporre la sospensione dei voli di quel tipo di macchina e addirittura della produzione di quelle parti carenti. Per molto meno vengono ordinate queste sospensioni.

E se Lund era il responsabile di quella linea di velivoli, Macidull era stato nella Difesa americana proprio quale specialista di sistemi radar e al tempo degli esami dei dati radaristici in servizio all'NTSB, così come Transue è stato anche lui nella Difesa americana come specialista di missili ed in particolare dei missili aria-aria.

E' ben difficile rinvenire enti o persone più preparate. Quindi al tempo gli Stati Uniti dettero il meglio – e non si può dire oggi che così si comportarono, perché allora non ebbero coscienza dei sospetti che si sarebbero potuti nutrire sul loro conto.

11. Le risposte USA.

11.1. Cincusnaveur.

La cosiddetta vicenda Cincusnaveur è quella che concerne il noto

telex datato 3 luglio 80 originato dall'omonimo ente, ovvero il Comando in Capo della Marina Statunitense per l'Europa, e indirizzato all'USDAO di Roma e, sia direttamente che per conoscenza, ad altri enti; telex con il quale si comunica che nella zona dell'incidente, il 27 giugno 80, non erano presenti né navi né aerei americani; pervenuto in fotocopia allo SMA. Su di essa non si è riusciti a far piena luce, nonostante l'impegno profuso, né al riguardo delle modalità che del periodo - luglio o dicembre 80 - di ricezione del telex, da parte di detto Stato Maggiore. E ciò per la palese reticenza resa sia in sede di esame testimoniale che nel corso degli interrogatori dai principali personaggi di questa inchiesta, da Ferri, da Melillo e da Tascio.

Come già s'è detto, il contenuto del messaggio è pervenuto agli atti, per copia conforme, con la nota del 23 dicembre 80 a firma del generale Tascio. Sia nel messaggio che nella lettera di trasmissione non viene indicato il periodo - mese e anno- in cui è stato originato il documento né il tempo in cui esso è stato trasmesso o ricevuto dall'Aeronautica. Dalla copia conforme, predisposta dal 3° Reparto e firmata da Melillo, si desumeva soltanto il gruppo data orario - 031627Z -, il mittente ovvero detto Cincusnaveur e uno dei destinatari cioè l'Ambasciata USA a Roma, e non gli altri destinatari perchè omessi, che comunque enti e comandi militari americani.

Dato certo e incontrovertibile è che il 3 luglio 80 Cincusnaveur, dopo aver ricevuto le notizie dalla 6^a Flotta con telex delle ore 14.14Z, origina alle ore 16.27Z un documento in cui si attesta che nella zona dell'incidente non v'erano né navi né aerei americani. Il documento viene trasmesso da Londra alle 16.43Z del 3 luglio ai vari comandi ed enti americani distaccati in Europa. Non v'è, in indirizzo, alcun ente o comando militare italiano.

Lo SMA, a specifica richiesta di quest'Ufficio, riferisce in data 9 gennaio 92 che presso di esso non esiste l'originale del messaggio in questione, perché lo SMA non appare tra gli enti destinatari, precisando che dagli atti non è emersa alcuna documentazione che indichi attraverso quali canali ed a seguito di quali richieste il 3° Reparto fosse venuto in possesso della copia del telex in argomento.

Gli imputati Ferri e Melillo hanno affermato che il messaggio è pervenuto allo Stato Maggiore quello stesso 3 luglio 80. Melillo, in particolare, precisa che non è stato lui né personale del suo Reparto a richiedere il documento; per ragioni di competenza avrebbe dovuto essere il 2° Reparto. Tascio, invece, esclude di aver ricevuto il documento nel luglio 80, ma solo la sua copia conforme nel dicembre 80, trasmessa dal Sottocapo al 2° Reparto.

Altro dato incontrovertibile è quello del rinvenimento agli atti del 3°

Reparto delle copie di entrambi i messaggi originati quel 3 luglio; quello da Cincusnaveur alle ore 16.27Z e l'altro della 6^a Flotta alle ore 14.14Z. Non risultano, però, annotazioni dell'arrivo dei documenti sui registri di protocollo né dello Stato Maggiore né dei Reparti competenti, cioè il 2° e il 3°. Così come non risultano annotazioni o appunti che attestino la ricezione dei due telex. Anche in questo caso Melillo ha dichiarato che entrambi i messaggi erano stati da lui ricevuti il 3 luglio 80. Come s'è detto in altri capitoli, già s'è dimostrato come lo Stato Maggiore non sia venuto in possesso del telex delle ore 16.27Z del 3 luglio quel giorno stesso, né nei giorni immediatamente successivi, né tanto meno dell'altro telex delle ore 14.14Z della 6^a Flotta. Questo secondo messaggio è stato richiesto esplicitamente da Melillo all'Addetto Biankino il 18 dicembre 80, così come risulta provato nell'annotazione scritta nell'agenda di Melillo, sequestrata nel corso della perquisizione domiciliare del settembre 95.

Le false asserzioni sia di Ferri che di Melillo, cioè di aver ricevuto il telex da Cincusnaveur il 3 luglio e non dopo quella data, possono essere correlate con la circostanza che proprio l'8 luglio 80 il Ministro della Difesa, Lagorio, riferisce in Parlamento che non vi erano né aerei né navi della NATO nella zona e al momento dell'incidente. In realtà quelle notizie lo Stato Maggiore le aveva ricevute dal generale Bagatti, rappresentante italiano presso la NATO di Bagnoli; ma esse concernevano le attività di velivoli della NATO schierati nel territorio nazionale, e non si riferivano assolutamente a velivoli e navi della 6^a Flotta, né ad altri mezzi statunitensi. Melillo, altresì, ha dichiarato che il contenuto del messaggio di Cincusnaveur era stato riportato anche da un comunicato stampa dallo SPI - Servizio Pubblica Informazione del Ministero Difesa. A prescindere dal fatto che non è stato rinvenuto alcun comunicato stampa dello SPI sulle circostanze in questione nel luglio 80, è risultato invece che un comunicato dello SPI su questa notizia era stato diramato solo il 16 aprile 82; anche perché il Ministero della Difesa prima del 20 dicembre 80 non aveva mai ricevuto il telex di Cincusnaveur, come attestato anche dal tenente colonnello Argiolas - in una sua nota manoscritta del 28 luglio 80 sollecitata da Melillo per rispondere ad interrogazione parlamentare - nella quale afferma che lo SPI non aveva ricevuto alcuna comunicazione ufficiale sull'argomento da parte della NATO o di altri Paesi. E' risultato invece un comunicato dell'Ambasciata USA riportato dall'Ansa il 3 luglio 80 alle ore 12.28 locali, cioè alcune ore prima che la stessa Ambasciata ricevesse i messaggi della 6^a Flotta ad ore 16.14 locali, e di Cincusnaveur ore 18.27 locali; comunicato nel quale si sostiene che navi e aerei americani non erano stati presenti nell'ultimo periodo del mese di giugno nella zona dove era

avvenuto l'incidente, così come era stato assicurato dai comandi militari americani operanti in Italia in sede NATO. Appare quindi evidente come le notizie riportate nei due telex in questione non siano mai state riportate dalla stampa.

La falsa asserzione di Tascio, cioè l'affermazione di non esser venuti, né lui in persona né il suo Reparto, in possesso della copia del telex di Cincusnaveur, quel 3 luglio o nei giorni immediatamente successivi, può correlarsi con l'intento di nascondere la partecipazione dello stesso Tascio o di altro personale del SIOS ai lavori del cosiddetto Working Group, che come già detto fu costituito all'Ambasciata americana la mattina del 28 giugno 80.

Il 17 dicembre 80 Melillo prepara in bozza nella sua agenda la minuta di una lettera per rispondere alle varie accuse lanciate dalla stampa nei confronti dell'Aeronautica. Tra l'altro annota "come dichiarato da Autorità NATO nessun velivolo NATO era coinvolto con l'incidente". Il 20 dicembre 80, quando predispone la lettera ufficiale che poi firma il Sottocapo - generale Ferri -, scrive Cincusnaveur e non Autorità NATO. Appare evidente che Melillo il 17 dicembre non conosce chi è l'ente originatore del telex del 3 luglio 80 e, dovendo preparare una lettera ufficiale per il Ministero della Difesa, e sostenere le notizie con documentazione certa, richiede a Biankino, il 18 dicembre 80, informazioni che questi dapprima fornisce telefonicamente e poi con l'invio dei messaggi sia della 6^a Flotta che di Cincusnaveur. Nessuno degli imputati, in particolare Melillo, ha spiegato perché alle lettere del 20 e del 23 dicembre 80 siano state allegate le copie conformi del messaggio di Cincusnaveur, predisposte e firmate dallo stesso Melillo, mancanti, come già detto, di dati importanti, e di cui una, quella inviata al 2° Reparto, addirittura con la data manoscritta del 3.12.80 come data di origine del messaggio e non quella reale del 3.07.80. Né si riesce a comprendere perché questa data manoscritta non appaia nella fotocopia inviata dal 2° Reparto al PM Santacroce il 23.12.80, mentre è presente nella copia consegnata dal generale Tascio nel corso dell'esame testimoniale del 24.10.89 a questo GI. Sarebbe stato più logico trasmettere la copia integrale del telex in lingua inglese con tutti i dati, che predisporre una copia conforme, peraltro sempre in lingua inglese quindi non tradotta in italiano, ma priva di alcuni dati importanti che identificavano il messaggio. Singolare la circostanza che nel maggio 81 proprio Melillo trasmetta al Ministero della Difesa - ufficio Contenzioso - la copia originale del messaggio di Cincusnaveur e non quella conforme.

Anche la vicenda delle date manoscritte sul telex di Cincusnaveur dall'Aeronautica è alquanto singolare, se non risibile, giacché sia lo Stato

Maggiore che i diretti interessati, ovvero gli imputati Bartolucci, Ferri, Tascio e Melillo hanno fornito più versioni contraddittorie tra loro. Innanzitutto si deve dire che la data manoscritta 3.12.80 appare nella minuta conservata agli atti del 2° Reparto. L'assenza della data nella copia inviata a quest'Ufficio il 23 dicembre 80, dal SIOS, ha due possibili spiegazioni: 1. è stata volutamente nascosta nella fotocopiatura del documento inviato all'AG; 2. non vi era nella copia originale inviata dallo Stato Maggiore al 2° Reparto il 20 dicembre 80, ma è stata apposta da quest'ultimo Reparto dopo la trasmissione al PM. Si deve però ricordare che Melillo attribuisce l'apposizione della data ad un suo distratto collaboratore, mentre Tascio esclude che sia stato il suo Reparto a scrivere quella data. Come si può ben vedere è un vero e proprio scaricabarili, nel quale nessuno riesce a dare una versione plausibile. E' stato invece riscontrato nella copia conforme, originale, custodita agli atti del 3° Reparto che v'è apposta a matita la data del 3 luglio 80.

V'è da rilevare che lo Stato Maggiore nella trattazione di questo materiale documentale, riferito al documento di Cincusnaveur, ha condotto le ricerche con superficialità e in definitiva ha ingenerato solo confusione. Infatti nel luglio 91, come già s'è detto, quest'Ufficio richiedeva allo Stato Maggiore la documentazione relativa alla presenza di mezzi aeronavali statunitensi; a risposta veniva consegnata documentazione generica, senza specificare la natura degli atti, tra cui era compresa la copia conforme, originale, del telex di Cincusnaveur predisposta da Melillo il 20 dicembre 80 con la scritta a matita 3.07.80. Nell'ottobre 91 venivano richieste le copie originali delle lettere datate 20 e 23 dicembre 80 con relativi allegati; a risposta si consegnavano quegli originali. In quello del 2° Reparto era allegata la copia conforme con la scritta 3.12.80; in quella del 3° Reparto era allegata la copia originale del telex di Cincusnaveur nella sua interezza e non quindi la copia conforme che era stata già consegnata il 12 luglio 91 e di cui non si faceva menzione nella trasmissione della documentazione. Nel gennaio 92 quest'Ufficio chiedeva allo Stato Maggiore l'originale del telex di Cincusnaveur e, come già detto, lo Stato Maggiore forniva la risposta del 9 gennaio 92; precisando altresì che gli unici presunti originali erano stati trasmessi nell'ottobre 91. Anche in questa circostanza non s'è fatto riferimento al documento inviato nel luglio 91. Questa confusione documentale ha determinato la mancata individuazione e il confronto dei messaggi con le date manoscritte discordanti, e quindi la relativa contestazione agli imputati.

Invero in questa vicenda sono tali e tante le discordanze da non poter essere attribuite solo a negligenze di sedicente personale che collaborava

con Melillo o Tascio. Discordanze invece che devono esser definite vere e proprie omissioni e reticenze da porre a responsabilità degli imputati di quello Stato Maggiore.

Quanto al documento in sé, esso, come s'è visto, si riferisce a tutti i mezzi navali ed aerei delle forze armate statunitensi. Di esso perciò sono state date, dalle autorità italiane, interpretazioni errate, sia estensive che restrittive. Sta di fatto che viene emesso ad una distanza di tempo troppo lunga, ben sei giorni, dall'evento, considerata anche l'efficienza delle amministrazioni americane. Resta quindi il dubbio: scrupolo negli accertamenti o necessità di verificare che non vi fossero tracce che potessero ricondurre a presenze USA?

11.2. Le risposte dei Sottosegretari alla Difesa americana, Donald J. Atwood e Paul Wolfowitz.

La presenza di attività volativa e navale sul Mediterraneo la sera del disastro del DC9 Itavia è ovviamente fra gli aspetti di maggior interesse per l'inchiesta. Già s'è mostrato quanto è risultato.

La stessa Commissione Pratis aveva ritenuto necessario acquisire maggiori e più dettagliati elementi sull'argomento; tant'è che la Presidenza del Consiglio aveva interessato nel marzo dell'89 vari Governi, tra i quali quello statunitense, cui aveva inviato specifica richiesta volta "a compiere nuove indagini e accertamenti, che sulla base delle circostanze in cui si era svolto l'incidente fornissero dati utili agli accertamenti in corso". In particolare per appurare se la sera del 27 giugno 80 nei momenti precedenti e seguenti alla caduta del DC9 Itavia fosse stata rilevata la presenza di aerei Nato o appartenenti ad altri Paesi in volo nell'area dell'incidente. Si chiedeva inoltre "che cosa risultasse dai sistemi radar dei mezzi che eventualmente si trovassero nella zona o in altre zone vicine tali da permettere rilevazioni dai preposti sistemi radar della zona dove si è verificato l'incidente". Venivano infine menzionate alcune precise illazioni apparse sulla stampa in ordine a possibili coinvolgimenti americani.

Dalla risposta fornita dalle autorità americane si percepiva un velo di polemica in relazione proprio all'invio di quegli articoli stampa che, secondo gli Americani, non dovevano costituire motivo di intralcio agli accertamenti i cui esiti erano già stati comunicati al Ministro della Difesa italiano (v. lettera di Taft del 24.01.89 diretta all'Ambasciatore Petrignani, in Commissione Pratis). Comunque l'indicazione di Taft, che riferiva di avere svolto le

necessarie indagini sia sulla presenza di navi ed aerei sia sull'esistenza di informazioni radar, era tassativa: gli Stati Uniti non avevano navi o aerei operanti nel mar Tirreno al momento dell'incidente del DC9 Itavia e pertanto non erano disponibili informazioni radar.

Ma dopo questa risposta la Presidenza del Consiglio aveva formulato come si è visto nel marzo dell'89 una nuova richiesta avuto riguardo ad una serie di evidenze che nel frattempo erano emerse: in primo luogo il recente deposito della perizia Blasi, le cui conclusioni propendevano per l'ipotesi dell'abbattimento tramite missile, (la relazione aveva suscitato il clamore e l'interesse degli organi di stampa che non escludevano il coinvolgimento di mezzi militari appartenenti agli USA); in secondo luogo, oltre ad aver accertato che il giorno della sciagura il Presidente Carter era partito per il Portogallo, si segnalava la presenza in una zona non molto distante da quella dell'incidente dell'aereo del Segretario di Stato americano, Muskie, di ritorno da una riunione NATO tenutasi ad Ankara.

Quindi una nuova verifica che confermasse soprattutto queste circostanze: l'assenza di aerei americani in volo la sera del 27 giugno dell'80 (se pur decollati dalla Saratoga), anche in tempi e zone non strettamente collegati a quello dell'incidente; l'assoluta mancanza di registrazioni radar da parte della Saratoga e di altre eventuali navi militari - diversi giornali avevano riportato nel frattempo la notizia dell'esistenza di simili registrazioni segnalando, tra l'altro, che sarebbero state consegnate all'Autorità Giudiziaria, notizia che peraltro veniva subito smentita dalle Autorità americane. Infine, la conferma che quella sera le navi americane fossero effettivamente alla fonda, nella rada del porto di Napoli (v. richiesta del 16.03.89 diretta alle Autorità USA).

Dopo circa due mesi, a seguito di quest'ultima articolata richiesta, così riferiva testualmente il Vicesegretario della Difesa, Donald J. Atwood:

“a. aerei usa in volo il 27.06.80.

(1) un controllo dei registri storici USA, documenta che gli aerei imbarcati sulla USS Saratoga hanno effettuato 21 sortite dalla base aeronavale di Sigonella, Sicilia, nel giorno 27.06.80; l'ultimo aereo è atterrato alle 16.18L, molto prima delle 21.00L, ora dichiarata dell'incidente aereo di Ustica. Inoltre, i registri primari della Marina USA riguardo il trasporto e l'utilizzo di missili aria-aria, documentano nessuna prova su banco (“captive test”) né alcuno sparo da parte degli squadroni aerei della USS Saratoga, né da parte di nessun altro squadrone della sesta Flotta nei giorni tra il 26 e il 28.06.80;

(2) i registri dell'Aeronautica USA del 7555esimo squadrone di addestramento tattico di Decimomannu, Sardegna, rivelano che non ci sono

stati voli di aerei appartenenti alla Marina USA da Decimomannu il 27.06.80, né è stato fatto alcun uso del poligono di tiro per missili aria-terra di Capo Frasca in quel giorno. I registri indicano anche che le operazioni giornaliere di volo da parte di elementi del Quartier Generale, Aeronautica USA in Europa (USAFE) a Decimomannu, erano state portate a termine per le 17.00L; quindi, tutti gli aerei della USAF erano a terra al momento dell'incidente.

b. registrazioni verbali, radar o di altro tipo. Nessuna registrazione verbale o radar riguardo a T.A. nel mar Tirreno per il pomeriggio sera del 27.06.80 è attualmente disponibile. Le procedure in uso al tempo richiedevano che registrazioni di questa natura venissero conservate solo per 24 ore, a meno che circostanze inusuali richiedessero un periodo più lungo. L'assenza dei registri indica che non era stato rilevato nulla di anormale. Le navi in porto sono obbligate a spegnere il sistema radar. Quindi, la maggior parte delle navi della 6^a Flotta non era in grado di monitorare il traffico nelle zone in cui erano attraccate.

c. posizione della Saratoga e la sua task force. Gli allegati forniscono la posizione delle navi della 6^a Flotta nel pomeriggio sera del 27.06.80. Il listato è stato estrapolato dall'orario d'impiego della 6^a Flotta, il giornale di bordo e dalla storia di comando ottenuti dal Centro Storico Navale. Facendo riferimento alla richiesta verbale all'ammiraglio Crowe, su notizie della stampa italiana secondo cui l'allora Segretario di Stato Muskie al momento stava volando nella zona, il Dipartimento di Stato conferma che il sig. Muskie si trovava a Kuala Lumpur, Malaysia, nel momento in cui è avvenuto l'incidente. Ha volato da Ankara, Turchia, il 26 giugno, arrivando a Kuala Lumpur alle 02.45 ora italiana il 27.06.80" (v. nota Donald J. Atwood del 15.05.89).

Un quadro in complesso apparentemente esaustivo in relazione ai quesiti posti, ma controverso e contraddittorio rispetto alle evidenze emerse nel corso dell'inchiesta.

11.3. Le rogatorie.

A causa delle molteplici "presenze" statunitensi emerse agli atti dell'inchiesta venivano inviate nel corso di essa ben 63 commissioni rogatorie verso gli Stati Uniti.

Di molte di esse già s'è visto l'oggetto: esami dell'ammiraglio James H. Flatley, sulle attività e funzionalità operative della portaerei Saratoga; sul

funzionamento la sera del 27 giugno 80 dei suoi apparati radar e di quelli installati su navi di scorta, di appoggio o comunque di “picchetto radar” a protezione della Saratoga; sul “cielo” registrato dalle apparecchiature, la consegna delle registrazioni a Comandi o altre autorità e la conservazione delle registrazioni ed eventuali tabulati - 24.08.90; 20.11.92.

Accertamenti sull'arrivo e la partenza della detta portaerei dal porto di Napoli a giugno-luglio dell'80 ed accertamenti sul punto esatto di ancoraggio - compreso l'ancoraggio del 28.06.80 - e sugli spostamenti della portaerei, anche brevi, dal porto e dalla rada ed in particolare sugli originali degli “Ship's Deck Log” e su altri libri e documenti di bordo della Saratoga e di altre navi della 6^a Flotta dal 23.06 al 20.07.80; ed inoltre accertamenti su procedimenti disciplinari nei confronti di personale di questa unità; infine esami testimoniali del personale (“officers of the deck” e “quartermasters”) che aveva redatto i turni iscritti sui registri di bordo per il 27 e 28 giugno dell'80 - 20.10.92, 01.12.92, 03.01.94, 04.03.94.

Ricerca di informazioni e dati al Dipartimento di Stato Divisione degli Affari Europei Occidentali sulle rilevazioni da parte dei radar navali il 27 giugno 80 - con esito negativo sia per gli archivi di quel Dipartimento di Stato sia per gli archivi dell'Ambasciata USA a Roma - 03.12.91.

Ricerca di informazioni sulla ditta di produzione, il paese e la forza armata che utilizzava un casco individuato fra i reperti del MiG23 libico caduto a Castelsilano il 18.07.80 - cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Giustizia USA positiva soltanto per l'individuazione della ditta statunitense di produzione - 13.03.91.

Richiesta di accertamenti per ottenere informazioni sulle circostanze in cui era stato smarrito il casco recante il nominativo John Drake, pilota, che ove fosse stato individuato doveva essere sentito su quel fatto (Air South Bagnoli aveva fornito notizie circa un incidente occorso “qualche tempo prima” del disastro di Ustica ad un velivolo, decollato da un mezzo navale, il cui pilota di nome John Drake si era lanciato in mare). Ma sino all'agosto 92 era pervenuta solo risposta negativa in considerazione del tempo trascorso e l'estrema diffusione del cognome citato; mentre ad aprile 93 era giunta una definitiva risposta in termini sostanzialmente negativi, poiché si affermava che dal 77 in poi non si erano verificati incidenti nel Mediterraneo a piloti con quel nominativo - 14.05.92, 12.02.93.

Richiesta di escussione testimoniale del magg. Warren Walters e di Larry Wilson che avevano partecipato il 22.07.80 ad un sopralluogo svolto in Calabria da ufficiali dell'Aeronautica Militare in località Timpa delle Magare in agro di Castelsilano, per sapere se l'ufficiale americano avesse anche redatto un rapporto sul velivolo libico. Il magg. Warren confermò di

aver partecipato a quel sopralluogo del 22.07.80 accompagnato sul luogo dal generale Tascio e da Clarridge - 15.03.91, 21.10.91, 20.01.92, 03.01.94.

Ricerca di informazioni sulla data della missione compiuta dal generale Saverio Rana nell'80 a Washington presso la Federal Aviation Agency ed escussione dei funzionari che lo incontrarono - con esito negativo per quanto riguarda i visti sul passaporto poiché l'Ambasciata USA faceva sapere che l'ufficio visti conserva in archivio la documentazione soltanto per un anno - 17.06.91, 22.10.91.

Ricerca di informazioni sulla missione dei due velivoli militari dell'Air Force statunitense che la sera del 27.06.80 avevano fatto rifornimento di carburante presso la base aerea di Decimomannu in Sardegna - con esito negativo, in quanto, a detta delle autorità statunitensi i dati comunicati da questa AG non erano completi e sufficienti per avere le informazioni richieste - 25.06.91.

Accertamenti sulla presenza di velivoli USA sul Mediterraneo la sera del 27.06.80, in particolare il Navy 61206 della Marina Americana che alle ore 18.35Z si era alzato in volo dall'aeroporto di Sigonella e dopo aver effettuato avvicinamenti su Lamezia Terme, alle ore 19.50 era tornato alla base siciliana; ed il JM169 che lo stesso giorno alle ore 19.32Z aveva chiesto a Sigonella il piano di volo per decollare verso l'aeroporto di Torrejon ed atterrare alla base statunitense di Leso. La risposta del Sottosegretario alla Difesa Paul Wolfowitz sottolineava che i piani di volo come da prassi erano stati distrutti e comunque escludeva l'operatività di entrambi i velivoli sul luogo dell'incidente Itavia invocando la non coincidenza dei tempi e le caratteristiche degli aerei - 29.10.91.

Accertamenti su velivoli "C141" e nel dettaglio sull'aeroporto di provenienza e destinazione di un aereo avente sigla AJ421, che viene attribuita ad un "C141" nel corso di telefonata registrata il 27.06.80 alle ore 22.22Z presso il 3° ROC di Martina Franca; a cui la Difesa USA ha risposto negativamente confermando missioni solo nel novembre dell'80 - 15.02.92.

Accertamenti su di un velivolo della Marina statunitense tipo Crusader la cui destinazione ZZZZ (portaerei o campo di volo non ICAO) riguardava un piano di volo riferito dal Controllo del traffico aereo di Verona-Villafranca alla sera del 27.06.80; a cui il Dipartimento della Difesa USA ha risposto negativamente poiché nessun velivolo della U.S. Navy era in volo sul Mediterraneo la sera del 27 giugno 80 - 25-02.92, 08.07.92.

Accertamenti su velivoli USA in volo o in procinto di decollare la sera del 27.06.80 con sigla Delta Romeo Foxtrot 07 e 030, con sigla Juliet Mike 463 e Tango Charlie 068 riferite rispettivamente nelle conversazioni telefoniche tra Roma - Ciampino e Catania (ore 20.01Z), Roma - Ciampino

e Pisa (ore 19.59Z) e Roma - Ciampino e Brindisi (ore 19.54Z) a cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Difesa americano negativa, poiché l'alfabeto fonetico non è utilizzato dall'Aeronautica USA mentre la Marina americana non ha riconosciuto le sigle indicate e comunque anche se le sigle avessero trovato corrispondenza con velivoli e missioni attribuibili alle Forze armate USA, i relativi piani di volo sarebbero stati già da tempo distrutti - 15.05.92.

Accertamenti sulla nazionalità di un velivolo in volo il 27.06.80 da Creta (Eraklion) a Nizza la cui sigla November 5034 è riferita da Roma - Ciampino a Brindisi alle 18.58Z e sull'aereo con sigla Alpha Alpha Delta Yankee riferita nelle conversazioni telefoniche tra siti AM e Marsiglia, in volo la sera dell'incidente da Ajaccio a Tripoli; a cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Difesa sostanzialmente negativa - 16.05.92.

Accertamenti sull'operatività di un velivolo F111 americano con sigla LN 389 e base a Lakenheat (GB), atterrato nell'estate dell'80 a Grosseto in condizioni di emergenza; a cui corrisponde dalla Difesa USA una prima risposta totalmente negativa poiché dai registri della base inglese non risultavano attivazioni su Grosseto per l'estate - autunno dell'80, ma successivamente la stessa Autorità USA si preoccupava di aggiungere che seppure vi fossero state missioni su Grosseto a maggio o ottobre quelle attivazioni non avrebbero riguardato l'incidente di Ustica - 11.06.92, 28.10.94.

Accertamenti diretti a chiarire se fra le ore 18.00 e le 20.30Z del 27.06.80 ci furono aerei Phantom F15 o F16 in volo sul territorio della penisola o sul Mar Tirreno; a cui corrisponde una risposta della Difesa USA che esclude l'impiego di F15 e F16 da parte della Marina americana ed attesta che comunque l'Aeronautica USA non è più in possesso dei registri relativi alle missioni svolte nell'80 dagli aerei F15 ed F16 - 20.10.92.

Accertamenti sulle esercitazioni congiunte svoltesi in Egitto nell'estate dell'80 con la partecipazione di reparti dell'Aeronautica americana - come dichiarato del Presidente egiziano Mubarak - tendenti a chiarire se tali spostamenti di velivoli avevano interessato il 27.06.80 lo spazio aereo italiano ed il Tirreno, a cui corrisponde una risposta solo in parte negativa del Dipartimento della Difesa americano; i dati infatti disponibili dall'U.S. Air Force non indicano esercitazioni congiunte USA-Egitto nel giugno dell'80, ma da essi emerge che l'Aeronautica americana aveva schierato in Egitto degli aerei da combattimento il 9 e 10 luglio 80 mediante un volo no-stop di 13 ore dagli USA e la squadra di anticipo dello schieramento era stata trasportata in Egitto il 28.06.80 a bordo di due aerei da trasporto, un C141 e un C5 - 25.02.93.

Richiesta di informazioni sulla esercitazione svoltasi il 27.06.80 dalle 10.30Z alle 15.00Z su un'area, denominata R48, corrispondente a larga parte dell'Italia centrale e conclusasi verso il Lazio nord - orientale su Amatrice; dalla registrazione di comunicazioni fra vari Enti dell'Aeronautica Militare si desume che a questa esercitazione avessero partecipato anche aerei americani ma il Dipartimento della Difesa USA ha risposto negativamente, escludendo esercitazioni nella data, nell'orario e nell'area indicati ed ha aggiunto che la maggior parte degli aerei di stanza in Europa in volo quel giorno del giugno 80 stavano partecipando ad esercitazioni nel Nord Europa - 25.02.93.

Richiesta di informazioni su aeromobili americani con sigla Charlie 5, November 10657, Juliet Mike 961, Trest 31, Charlie 130, di cui si evince traccia nelle conversazioni telefoniche della Sala Operativa di Roma - Ciampino del 27.06.80, che si trovavano in volo nel periodo di tempo immediatamente precedente alla caduta del DC9 Itavia; cui corrisponde una risposta della Segreteria di Stato USA sostanzialmente negativa, tendente ad escludere il coinvolgimento di velivoli americani nell'incidente di Ustica - 15.10.93, 19.10.93, 26.10.93.

Richiesta di informazioni sui tracciati di aeromobili, presumibilmente non civili, in volo la sera del disastro di Ustica, emersi dalla lettura delle "data reductions" dei nastri di registrazione del Centro Radar dell'Aeronautica Militare di Marsala; cui corrisponde una risposta negativa - 01.12.95.

Richiesta per l'esame testimoniale di Biankino e Coe appartenenti all'ufficio dell'Addetto Aeronautico USA, che nella notte tra il 27 ed il 28 giugno 80 era stato contattato da militari dell'Aeronautica Italiana; con esito negativo per quanto riguardava Biankino, perché deceduto - 16.09.91, 19.10.92, 04.03.94.

Richiesta per gli esami testimoniali dei componenti del "Working Group" costituito ad hoc il 28.06.80 presso l'Ambasciata USA a Roma: Mc Bride, ufficiale della Marina americana, Mc Williams, ufficiale dell'Arma dei Marines, Steven May dell'ufficio politico-militare, Duane Clarridge, capo della Central Intelligence Agency a Roma e Richard Coe dell'ufficio dell'Addetto militare aeronautico; la trasmissione di tutti i documenti concernenti i rapporti intercorsi fra l'Aeronautica Militare Italiana e gli uffici dell'Addetto militare aeronautico dell'Ambasciata americana nonché degli eventuali verbali scritti delle riunioni del Gruppo di lavoro, 20.01.92, 19.10.92, 01.12.92, 03.02.93, 03.01.94, 04.03.94.

Accertamenti sull'esistenza di atti dei Servizi di Informazione e Sicurezza "Defence Intelligence Agency" e "National Security Agency", già

richiesti dal giornalista italiano Claudio Gatti sulla base del “Freedom of Information Act” - 20.01.92.

Accertamenti sulle Compagnie aeree South West e Balthia e sui voli effettuati tra l'Italia e la Libia nel periodo giugno-luglio 80; cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Giustizia USA sostanzialmente negativa poiché la South West è una Compagnia aerea per voli interni agli Stati Uniti, che non risulta avesse operato su tratte Italia - Libia, mentre la Compagnia Balthia era sconosciuta negli Stati Uniti - 20.01.92.

Richiesta di escussione di Steve Lund e Wilfred Kaizucka, funzionari della Società californiana Mc Donnell Douglas che il 1° luglio dell'80 erano venuti in Italia ed avevano provveduto alla interpretazione delle registrazioni radar ed all'esame dei relitti del DC9 Itavia - 18.09.91, 21.10.91.

Richiesta di escussione di John Macidull e John Transue, rispettivamente specialista in materia radar del National Transportation Safety Board di Washington e consigliere del Dipartimento della Difesa USA - 22.10.91.

Accertamenti sul serbatoio eiettabile supplementare “droppable tank”, rinvenuto il 18.05.92 nella campagna di recupero del relitto del DC9, precisamente nell'area “D” ove in ipotesi si sarebbero dovute ritrovare ulteriori parti del velivolo Itavia; cui corrisponde una prima risposta negativa del Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti che ha escluso l'esistenza di documentazione soddisfacente; cui erano seguite ulteriori notizie tecniche sul serbatoio; ed infine, soltanto nel luglio 98, la risposta con la quale il Dipartimento della Giustizia USA riferiva di un incidente occorso ad un velivolo americano del tipo A-6E il 6 luglio 81 nei pressi di Capo Carbonara in Sardegna, senza però spiegazione della notevole distanza tra le acque antistanti Capo Carbonara ed il luogo di rinvenimento del serbatoio supplementare americano né altri particolari - 30.05.92, 21.07.92, 22.01.93, 19.05.93, 29.10.94, 03.01.94, 10.12.97.

Accertamenti su un giubbotto salvagente di colore arancione, recante riferimenti della Marina statunitense rinvenuto il 21.08.80 presso Roccazzo del comune di Trabia (PA); cui corrisponde una risposta negativa del Dipartimento della Giustizia per il lungo tempo trascorso - 09.07.92.

Accertamenti tramite Interpol su boe sonore del tipo impiegato in operazioni antisommergibile dagli aerei del pattugliamento marittimo, ripescate nelle campagne di recupero del relitto del DC9 Itavia; cui non corrisponde alcuna risposta da parte del Dipartimento della Giustizia USA - 19.06.92. Questa richiesta avrà invece un seguito nelle ricerche effettuate dall'Interpol presso la ditta costruttrice.

Richiesta di acquisizione presso il FAA di Washington di copia dei

rapporti relativi ad incidenti aviatori cagionati ad aeromobili civili da ordigni esplosivi e copia dei rapporti relativi ad incidenti aviatori cagionati ad aeromobili civili e non, da missili o da collisione e da quasi collisione - 02.12.92, 03.02.93.

Accertamenti su una radio trasmittente dell'Esercito statunitense rinvenuta l'11 luglio 92 nella zona "E" delle operazioni di recupero dei relitti del DC9 Itavia; cui corrisponde una risposta negativa del Dipartimento della Giustizia americana che precisava che nessun aereo militare USA era dotato di quel tipo di radio trasmittente - 26.10.94.

Accertamenti e indagini su cartelle porta-documenti in plastica e cellophane rinvenute il 28 giugno 92 nella zona "E" delle operazioni di recupero dei relitti del DC9 Itavia; cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Giustizia americana sostanzialmente negativa, in quanto viene riferito che il porta-documenti recuperato è una struttura di sostegno per microfiches e che l'azienda produttrice non è stata in grado di rintracciare i nominativi degli acquirenti del prodotto - 27.10.94.

Accertamenti per conoscere se Amministrazioni Federali, Enti pubblici o imprese private statunitensi avessero effettuato ricerche o riprese cinematografiche nella zona di caduta del DC9 Itavia con il sottomarino "Alvin" della Marina degli Stati Uniti; cui corrisponde una risposta parzialmente negativa del Dipartimento della Giustizia USA, dato che non era ancora giunta una risposta dall'Ente "Woods Hole Oceanographic Institution" che operava con il sottomarino "Alvin" - 15.11.94.

Da questa rapida disamina delle principali questioni oggetto di rogatoria immediatamente appare che gli Stati Uniti si sono premurati di dare risposta a tutti i quesiti loro rivolti, a volte in modo positivo; molte altre volte in termini negativi soprattutto a causa della distruzione dei "records"; altre infine rinviando ad ulteriori ricerche.

Ma tale quadro delle rogatorie mostra anche una sintesi efficace degli "oggetti" che indicano la presenza di entità militari statunitensi nell'area in quel periodo; così come una sintesi completa dei rapporti di collaborazione, che non sono mai stati spezzati, ma hanno subito alti e bassi. I risultati sono quelli che sono; non danno un contributo rassicurante sull'assenza di mezzi statunitensi in quel ristretto periodo di tempo, né separano nettamente le presenze incontestabili dall'evento di disastro. La distruzione di records sostenuta in più risposte negative non appare sempre credibile. Permangono perciò le indicazioni, e i dubbi; permangono perciò più indizi ragionevoli. E l'Autorità statunitense, pur con l'opera compiuta con apparente diligenza e puntualità, non riesce a scrollarseli di dosso. E ritorna quella considerazione

che l'allora Direttore del S.I.S.MI ebbe a fare dinanzi alla Commissione Stragi che lo sentiva sul disastro in oggetto "... se i loro Governi – degli USA e di Francia; nde – avessero avuto dei coinvolgimenti nella faccenda, probabilmente la risposta non sarebbe stata onesta." Intelligenti pauca.

12. Conclusioni finali.

Non è perciò semplice trarre conclusioni sulle attività statunitensi nell'affare di Ustica. Una volta posta una matrice della caduta del DC9 diversa dal cedimento strutturale o dall'esplosione di un ordigno all'interno del velivolo, come di fatto accadde sin dalle prime ore successive all'evento; una volta cioè dimostrato un contesto o scenario complesso, esterno al velivolo, con presenza di altri aerei, non potevano non esser chiamati in causa, anche per pura presunzione, forze armate statunitensi. Era ovvio per il semplice fatto dell'onnipresenza militare degli Stati Uniti, e per la particolare presenza in un'area calda come il Mediterraneo e per il particolare impegno determinato da quel periodo di forti tensioni.

Ma questo Paese non ha solo una faccia militare; è pur sempre una società di forte pluralismo. Di cui si è avuta manifestazione proprio nella collaborazione. Da una parte il Dipartimento di Giustizia – e prima privati come la Mc Donnell Douglas ed istituzioni come la FAA e l'NTSB – che indipendentemente dal colore – è un termine squisitamente proprio dalle esperienze europee, ma è l'unico di cui si dispone – delle amministrazioni, democratica o repubblicana; si ricordi che i fatti son successi sotto una presidenza democratica come l'attuale, e il massimo delle rogatorie s'è verificato tra Bush, repubblicano, e Clinton - democratico, ha profuso energia per dare risposte alle più disparate richieste, organizzando interrogatori e ricercando documenti in ogni parte del Paese e in ogni amministrazione. Dall'altro, l'atteggiamento del Dipartimento di Difesa, diverso – e forse si potrebbe dire ovviamente – che ben si coglie, sia negli esami dei testi che nella individuazione degli atti, anche dietro le risposte monche della giustizia. Qui da un lato c'è la fisiologica tendenza a conservare i segreti di natura militare, dall'altro c'è la chiara percezione che l'inquirente si muove sulla base di sospetti o indizi a carico. E perciò le dichiarazioni come quelle di Cincusnaveur, le opposizioni aperte o di fatto di segreti come quello sui marchi del MiG o sui radar della Saratoga, i frequenti ricorsi alla mancanza, spesso per distruzione da decorso del tempo, di records o memorie d'archivio, la indisponibilità a fornire elementi lì ove l'inchiesta manca di qualsiasi possibilità di riscontri, come nei velivoli senza

alcun SIF, e l'ammissione, sia pure a denti stretti, solo di quello che l'inchiesta ha individuato e provato.

Ma al di là della presunzione di ordine generale della onnipresenza e potenza militare – che a rigore non avrebbe alcun valore sul piano giuridico – vi è una molteplicità di fatti, quelli che si sono scorsi nelle pagine precedenti, da cui potrebbe con alto grado di probabilità desumersi il coinvolgimento di entità statunitensi; la portaerei, i velivoli, i salvagenti, i caschi, il droppable tank, le boe acustiche, i flares.

Questi oggetti, è incontestabile, dimostrano le presenze USA. Con una gamma che va dalla prossimità massima nel tempo, o addirittura contemporaneità, e nello spazio, o addirittura coincidenza, con l'evento ad una possibile o probabile correlazione, anche a distanza di ore o di miglia, con il fatto e quanto lo precedette o lo seguì. La portaerei, la cui presenza è definita possibile, e che potrebbe essere individuata nella Saratoga, i cui ancoraggi e movimenti tante questioni hanno sollevato. Gli aerei che proprio quel giorno, quella sera e quella notte tanto si sono mossi e con operazioni significative. I salvagenti che provano che su quelle coordinate sono state eseguite operazioni di soccorso e la cui permanenza in mare che non erano caduti in acqua da molto – si ricordi che sono stati ripescati il 29 giugno. I caschi, uno da pilota di un John Drake che appare e scompare; l'altro di equipaggio di ponte di portaerei. I flares, che vengono detti yankee, e vengono sparati proprio in quella notte nelle aree di ricerca. Le boe sonore, il cui numero è elevatissimo e stanno a far da segnale di un qualche evento o ricerca nella zona del disastro. Il droppable tank, che viene trovato seguendo i plots successivi all'incidente e di cui non si sa dare accettabili spiegazioni. Tutte coincidenze? Come ebbe a dire l'ammiraglio Flatley. E' vero che le coincidenze non fanno prova diretta, ma indizi sì. O meglio si ha prova certa di presenze e indizi di correlazione con i fatti di quella sera. Indizi molteplici, concordanti, univoci. Questi fatti restano e dimostrano attività americane quel giorno non solo in quell'area e in tempi diversi, ma proprio in prossimità spaziale e temporale al disastro.

Quindi considerazioni di ordine generale e fatti specifici indicano la possibilità di presenze statunitensi. Che se poi si accetta la ricostruzione dei particolari di questo scenario quale emerge dai dati radaristici, la ricostruzione delle varie azioni e reazioni degli attori, la rosa di coloro che potevano avervi parte, e parte attiva, si restringe ulteriormente. I petali si contano sulle dita di mezza mano. E ancor meno se si considerano quelli che vi avevano parte reattiva o passiva. Al di là di discorsi metaforici, tra i primi gli Stati Uniti e la Francia, che ne avevano tutti i mezzi e in area. Non Israele, additato da Clarridge; quanto meno non da solo. Israele può colpire

a grande distanza dal proprio territorio come nell'operazione sulla Tunisia ai danni della sede dell'OLP nell'ottobre 85, ma obiettivi fissi non di certo aerei, per cui avrebbe necessitato di guida-caccia che in loco non aveva. Non altri.

Ma l'esclusione di Israele esclude anche che potesse essere un velivolo francese, con carico in pro dell'Iraq, l'obiettivo di un piano di abbattimento. Anche se i propugnatori di questa ipotesi pongono tra i probabili ideatori ed esecutori del piano anche i libici. Ma costoro di certo avevano ben poche capacità – senza dire dell'assoluta mancanza di guida caccia dal proprio territorio – di condurre un'azione del genere, a meno di non presupporre aiuti d'ogni genere, da basi a guida-caccia, da parte dell'Italia. Ipotesi azzardata e di cui non esiste in atti nessun segno di prova.

In verità gli scenari che si possono supporre sul piano della possibilità e della fantasia sono innumeri. Senza dire di ribaltamenti di ruoli che si possono dare ai singoli Stati o comunque ai vari partecipi, protagonisti comprimari comparse, soggetti attivi, obbiettivi, vittime, designate o casuali. E' necessario stare con i piedi per terra. Elencare le possibilità, le probabilità, gli indizi e le prove. Nessun altro metodo in questa sede può essere accettato.

Anche se appare incomprensibile, come sottolinea pure il Pubblico Ministero, che una Potenza di tal fatta ed un alleato di tanti decenni – nonostante le frustrazioni e indignazioni cagionate dalle iniziative dei nostri Servizi e dagli ondeggiamenti dei nostri politici – potesse concepire azioni di tale gravità ai nostri danni. Ma questo non vuol dire che non si potesse concepirne ai danni di avversari che ne davano causa. Un segnale delle conoscenze sono le parole di Clarridge. L'aspettativa la dischiusura di archivi di Servizi e Dipartimenti.

* * * * *

Capitolo XX
L'Unione Sovietica.

1. La situazione navale sovietica nel Mediterraneo.

Nel corso degli accertamenti su eventuali presenze nelle acque del Tirreno di navi militari di altri Stati, oltre quelli di cui già s'è detto, non sono state riscontrate la sera del 27 giugno 80 presenze di unità di superficie sovietiche. Quindi, nonostante esse, in particolare le AGI (Auxiliary Gathering Intelligence - navi spia usate per seguire le attività delle unità navali avversarie) e le combattenti maggiori, avessero buone capacità di monitorizzare la situazione di superficie e aerea, tale monitorizzazione non avvenne a causa della loro dislocazione, esterna all'area di interesse del Tirreno centromeridionale.

La situazione delle navi della Marina dell'ex Unione Sovietica quel 27 giugno 80 nel mar Mediterraneo è stata desunta dalla carta preparata giornalmente dal 2° Reparto dello Stato Maggiore della Marina. (v. esibizione SMM del 11.07.91). Dalla cartina si desume il seguente elenco di unità:

AVE	TIPO	POSIZIONE	ARMAMENTO
AGI-GS 239	Raccolta dati, attività Sorveglianza LPH Guadalcanal	3650N 00030W a Nord-Est di Algeri	Non hanno armamento
AR-PM 9	Nave officina per l'appoggio e la manutenzione a unità di superficie e subacquee	golfo di Biserta	Non ha armamento
FS824 Mirka 1	Corvette destinate alla lotta antisom	3625N 1140E ormeggiata boa al largo delle coste tunisine	Cinque tubi lanciasiluri da 533; quattro lanciarazzi antisom; due affusti binati da 76,2 mm.
DDA716 Kashin	Cacciatorpediniere lanciamissili, classificate come “grandi navi	porto di Tunisi	due impianti lanciamissili binati SA “sa-n- 1”, due gruppi di

	antisom"		tubi lanciasiluri quadrupli da 533; quattro lanciarazzi; un elicottero KA-25 Hormone.
SS	Sottomarino	porto di Tunisi	
DD527 Kotlin	Cacciatorpediniere	porto di Tunisi	Dieci tubi lanciasiluri 533; sei lanciabombe a.s.; due scaricabombe a.s.; 80 mine
FS 833 Petya	corvetta	golfo di Hammamet-Tunisia	Cinque tubi lanciasiluri 406; quattro lanciarazzi a.s.; due scaricabombe a.s.
AK Onda	Nave trasporto materiali	golfo di Hammamet	non ha armamento
SSG Juliet	Sottomarino lanciamissili	golfo di Hammamet	missili antinave SS-N-3
AOR Sventa	Nave rifornimento flotta in mare di combustibili, carburanti e rifornimenti solidi	golfo Hammamet	non ha armamento
AMO Gelendzhik	Unità mercantile adibita al trasporto di carburante e lubrificante	3613N 1330E - N.W.B. Nord-Est di Lampedusa	
ARS SS 21 - Zhiguli	Unità di soccorso e appoggio per sommergibili	golfo di Hammamet	non ha armamento
AEM686 Lama	Nave trasporto materiale frigorifera-trasporto missili	Cerigo	non ha armamento
TMGS	Nave idrografica	area Atene	non ha

Vodyanitsky	adibita alla conduzione di operazioni di ricerca scientifica		armamento
AF Mius	Nave trasporto materiale frigorifera-trasporto munizioni	golfo di Bomba - Libia	non ha armamento
DDM706 Kashin	Cacciatorpediniere lanciamissili, classificate come “grandi navi antisom”	golfo di Sollum - Egitto	due impianti lanciamissili binati SA “sa-n - 1”; due gruppi di tubi lanciasiluri quadrupli da 533; quattro lanciarazzi; un elicottero KA-25 Hormone.
FF 855 Riga	corvetta	golfo di Sollum - Egitto	tre tubi lanciasiluri 533; due lanciabombe a.s.; due scaricabombe; a.s. 50 mine
AEM Vilyuy	Nave trasporto munizioni-missili	golfo di Sollum	non ha armamento
LSM371 Polnocny	Nave da sbarco media	4000N 2600E Mar Egeo settentrionale a largo delle coste turche	due lanciarazzi a.s. 140
LSM384 Polnocny	Nave da sbarco media	4000N 2600E Mar Egeo settentrionale a largo delle coste turche	due lanciarazzi a.s.140
LSM385 Polnocny	Nave da sbarco media	3600N 2730E Mar Egeo meridionale	due lanciarazzi a.s. 140
AS940 Don	Nave cisterna	Est di Cipro, a	non ha

	trasporto acqua distillata-base di supporto tecnico-logistico per sommergibili	largo di Tartus	armamento
MSF902 Natya	dragamine	nord-est Cipro	due lanciarazzi a.s.
MSF911 Natya	dragamine	nord-est Cipro	due lanciarazzi a.s.
AGS Cheleken	Nave idrografica	3300N 3320E fronte Porto Said	Attività SIGINT
YO Toplivo	Unità adibita allo stivaggio e trasporto di carbone e lubrificanti	Tartus-Siria	
YF 05-16	Unità da trasporto autopropulsa	Tartus	
AR-PM138	Nave officina per l'appoggio e la manutenzione a unità di superficie e subacquee	Tartus	non ha armamento
YDT-VM125	Unità equipaggiata per fornire supporto ai palombari	Tartus	
ATA -MB30	grande rimorchiatore di soccorso	Tartus	non ha armamento
SS Foxtrot	Sottomarino d'attacco	Tartus	sei tubi lanciasiluri 533 quattro tubi lanciasiluri 406
AGL Sura 31	Nave cisterna trasporto acqua distillata	ancoraggio Lemnos-Grecia	non ha armamento
ABUD Sura 29	Nave cisterna trasporto acqua distillata	ancoraggio Lemnos	non ha armamento
AWW	Nave rifornimento	Sud Cipro	non ha

Manych	flotta		armamento
AGI VAL	Raccolta dati	3300N 3320E Nord di Porto Said	attività SIGINT
SS Foxtrot	Sottomarino d'attacco	Kotor ex Iugoslavia	sei tubi lanciasiluri 533; quattro tubi lanciasiluri 406;
AS 935 Ugra	Nave d'appoggio logistico	Kotor ex Iugoslavia	quattro tubi lanciasiluri 406; due scaricabombe a.s.

2. Le dichiarazioni di Anatolij Ivanov.

Questa la situazione istruttoria sino al gennaio 93, sino a quando cioè non furono trasmesse dal GR1 le dichiarazioni di tale Anatolij Ivanov, sedicente ex addetto al GRU- Glavneo Razvedyvatelnoe Upravlenie - cioè il Servizio di informazione e sicurezza militare dello Stato Maggiore delle Forze Armate Sovietiche. Costui asseriva di aver avuto, in quel Servizio, in visione e di aver analizzato materiale delle autorità russe sul disastro di Ustica, documenti originali, rilevazioni radar, intercettazioni. Tale documentazione - aggiungeva – sarebbe stata ancora custodita a Mosca presso lo Stato Maggiore della Marina Militare ex sovietica, oggi russa. La notte del disastro un sottomarino sovietico sorvegliava le unità navali americane. Ivanov quindi non risponde a domande specifiche e chiude l'intervista sulla vicenda di Ustica, affermando che da quanto aveva potuto analizzare risultava che il DC9 italiano era stato abbattuto da un missile di un aereo della Marina Militare degli Stati Uniti. S'era trattato di un infortunio durante una manovra di fuoco. Aggiungeva che il MiG rinvenuto venti giorni dopo la caduta del DC9 in Calabria, nulla aveva a che fare con la vicenda di Ustica, e che il suo volo non aveva assolutamente coinvolto unità d'appoggio sovietiche (vedi testo intervista GR1, 18.01.93). Il giornalista Mezza Michele, intervistatore dell'Ivanov, aveva compiuto delle verifiche sull'identità del suo intervistato, sia attraverso coloro che avevano fatto da intermediari, cioè i suoi colleghi dell'ex agenzia di stampa Novostij, sia nell'apparato del Ministero degli Affari Esteri russo. E attraverso queste verifiche aveva avuto conferma dell'esistenza di un capitano di vascello di nome Anatolij Ivanov, che all'epoca del fatto di Ustica aveva funzioni di

collegamento tra il Servizio della Marina e il GRU (v. esame Mezza Michele, GI 18.01.93).

Circa quindici giorni dopo l'intervista rilasciata al giornalista del GR1, l'Ivanov aveva rilasciato un'ulteriore intervista a un giornale russo, probabilmente la Komsomolskaia Pravda, in cui asseriva che le sue dichiarazioni dovevano intendersi come frutto di sue congetture (v. esame Mezza Michele, GI 03.08.93).

A seguito di rogatoria venivano trasmesse a quest'Ufficio notizie raccolte dalla Procura Generale della Federazione Russa secondo le quali "nel 1980, per il carattere del suo lavoro, Ivanov Anatolij Ivanovich non era responsabile per il collegamento tra i Servizi di controllo della Marina da guerra e la Direzione Generale Informazioni presso il Quartier Generale, ma era impegnato in attività didattiche". Nessuna spiegazione però veniva fornita a che cosa si riferissero tali attività definite "didattiche". La nota continuava precisando che sempre a fini didattici e di propria iniziativa l'Ivanov aveva analizzato, sulla base delle pubblicazioni riportate dalla stampa straniera e sovietica di quel periodo, le eventuali cause del disastro dell'aeromobile del DC9 Itavia, traendone la conclusione dell'estraneità da parte dell'Unione Sovietica ed avanzando l'ipotesi che l'incidente dell'aereo fosse accaduto in seguito a manovre non premeditate di un partecipante a esercitazioni NATO. Sempre secondo quanto riportato nel documento, la stampa italiana aveva alterato il senso dell'intervista avuta con l'Ivanov (v. risposta a rogatoria verso la Russia del 18.01.93).

Il 09.06.94 veniva escusso in esecuzione della rogatoria del 07.12.93 detto Ivanov. Questi confermava solo in parte quanto aveva riferito nella sopracitata intervista in relazione all'ipotesi di abbattimento del DC9 Itavia da parte degli Americani. Confermava di aver svolto servizio nel GRU, precisando di essersi interessato alla vicenda, in quanto all'epoca dirigeva un gruppo di ricercatori sulla situazione del Mediterraneo. E' bene a questo punto riportare alcuni passi della sua deposizione: "Nella gamma dei nostri problemi rientravano le attività di ricerca degli USA e della NATO, che almeno a quell'epoca erano i nostri nemici principali; naturalmente noi come ricercatori analizzavamo tutte le informazioni relative a questi problemi. Quando è pervenuta la notizia per la prima volta, a giugno o a luglio, abbiamo avviato le analisi di tutto il materiale disponibile a nostra disposizione. Innanzitutto si trattava di stampa nostra, americana, italiana e di alcuni materiali a carattere riservato redatti dal nostro Addetto militare in Italia. Il fatto è che questi materiali redatti dall'Addetto militare erano fondati - basati - in gran parte sulla analisi approfondita della stampa italiana. Ma non leggevamo semplicemente; deducevamo anche le nostre conclusioni;

avevamo diverse versioni sulle cause della distruzione dell'aereo. Secondo me distruzione o incidente sono più o meno la stessa cosa. Esaminavamo anche la variante dell'esplosione a bordo e quella dell'utilizzazione delle armi da parte di altri velivoli, ad esempio missili, l'uso di missili terrestri o a bordo di navi, e basandoci sulla elaborazione di tutte queste informazioni, abbiamo tratto la conclusione che l'aereo era stato abbattuto con un missile aria-aria del tipo Sidewinder, missile americano; e noi siamo arrivati proprio a questa conclusione. All'epoca, per quanto ricordo, i missili di questo tipo erano a disposizione di aerei degli USA, Italia e Francia, cioè Paesi che partecipavano a quell'epoca alle esercitazioni in corso. Capivamo questa situazione come segue: i piloti italiani avrebbero potuto abbattere questo aereo con poche possibilità. Io direi che noi abbiamo escluso questa possibilità, perchè gli italiani dovevano conoscere bene la rotta dell'aereo civile. Sugli aa/mm francesi basati sulla portaerei Clemenceau che partecipava a queste esercitazioni, noi non abbiamo riscontrato alcuna informazione relativa al volo di questi aerei. Se non mi sbaglio, a bordo della Clemenceau c'erano aerei da caccia del tipo Crusader che potrebbero avere a bordo questo missile Sidewinder, perchè adatti a questo tipo di armamento, ma non sono stati in volo secondo le nostre informazioni. Dunque rimangono gli aerei americani, o aerei dell'Aeronautica americana basati in Italia o quelli della Marina basati sulla portaerei Saratoga; la prima ipotesi è più probabile, perchè la portaerei Saratoga, che faceva parte della 6^a Flotta americana, non risultava presente nella zona dell'incidente. A quel tempo la portaerei Saratoga faceva parte della 6^a Flotta americana, ma noi non avevamo informazioni sul fatto che la Saratoga si trovava nella zona delle esercitazioni; però posso sbagliare, non ho alcuna associazione connessa con la Saratoga a quel tempo; perciò se accettiamo la versione degli aerei USA allora si tratterebbe soltanto di aereo dell'Aeronautica americana. Naturalmente noi escludiamo completamente la premeditazione di questa azione. In alcune fonti di informazione aperte veniva menzionato il bersaglio aereo durante le esercitazioni. E' ben probabile che questo missile avesse come mira un aereo bersaglio; invece è stato colpito l'aereo civile. In quel momento abbiamo ideato questa ipotesi e noi siamo quasi certi che sia stato questo lo scenario. Prima di concludere voglio aggiungere ancora una cosa: nel discorso ho capito quello che voi volete. Nella ricognizione, nello spionaggio, nella diplomazia, in altri campi di attività ci sono due gruppi di persone che esaminano questo problema in genere. Il primo gruppo sono le persone o i mezzi che seguono la situazione fino al momento dell'incidente ed il momento stesso; queste persone ed i mezzi seguendo la situazione debbono o possono diventare testimoni dell'incidente. Nella fattispecie nel

primo gruppo secondo me ci sono le persone e i mezzi che hanno avuto la possibilità al riguardo: sono i mezzi radar italiani, civili e militari; si tratta del radar di monitoraggio della situazione aerea per i mezzi radar americani e francesi che partecipavano a queste esercitazioni, perchè questo era necessario successivamente, l'analisi dell'andamento delle esercitazioni. Questo il primo gruppo. Il secondo gruppo sono le persone che analizzavano gli eventi, quello che era accaduto dopo l'incidente. Io mi occupavo proprio di questo lavoro, di quello che è accaduto dopo l'incidente ... mi occupavo di questa attività, perchè ero capo di un gruppo di ricercatori che si occupavano di studi sui problemi concernenti il Mediterraneo. Nessuno dei dirigenti del GRU mi ha affidato questo compito; noi non abbiamo focalizzato in particolare la nostra attenzione su questo caso, perchè questo caso non rappresentava una minaccia per l'URSS e non ledeva nostri interessi; tuttavia ci occupavamo di questo caso perchè era uno dei problemi del Mediterraneo e naturalmente aggravava la situazione politico-militare in questa regione”.

Relativamente ai documenti che sarebbero dovuti essere ancora conservati presso lo Stato Maggiore della Marina, l'Ivanov affermava “che c'erano i materiali relativi all'analisi compiuta dopo l'evento - oltre alla stampa già menzionata, c'erano certi materiali, informazioni pervenute dall'apparato del nostro Addetto militare. Le conclusioni di questi materiali coincidevano più o meno con quanto già esposto prima. Vi era anche un servizio, del materiale del nostro corrispondente dall'Italia, che non sono stati resi di dominio pubblico. Si tratta di corrispondenti sovietici accreditati in Italia a quell'epoca. Si tratta della Tass - agenzia telegrafica dell'Unione sovietica - oggi Itartass”.

A domanda sulla esistenza di documenti originali russi, intercettazioni ed analisi di documentazione russa, risponde: “Non c'erano i documenti segreti o riservati. Si trattava di documenti classificati ad uso d'ufficio Non ho visto e non ho sentito che esistesse un documento segreto in materia. Se questo documento fosse stato redatto, io ne sarei venuto a conoscenza. Per quanto riguarda i radar non mi ricordo esattamente le parole usate nell'intervista ma l'idea di quello che ho detto è la seguente: a quel momento nel Mediterraneo c'era un gruppo di navi dell'Unione Sovietica, il cui numero era inferiore alla flotta americana. Non posso specificare quali, non lo so. Ritengo, e ne sono quasi certo che tali navi trovandosi nel Mediterraneo potrebbero aver seguito la situazione aerea nella zona dove si trovavano. Naturalmente prendevano note, registravano la situazione aerea, grafici, tabelle e tutto quello che era necessario. Credo che dovessero compiere anche registrazioni radar che però vengono mantenute solo per un certo

periodo di tempo se non c'è nulla di sostanziale, di interessante per quel certo numero di navi e per la Marina sovietica in generale. Ho tanti dubbi che le nostre navi, pur facendo l'osservazione della situazione aerea, avrebbero potuto registrare questo incidente. Perciò bisognava sapere che questo incidente dovesse accadere su un dato punto ed osservare proprio quel punto, seguendo l'aereo civile oppure seguendo un aereo militare che ha abbattuto quello civile. Bisogna aggiungere anche che qualsiasi gruppo di navi segue la situazione in generale e non un punto concreto". A domanda se avesse mai visto registrazioni radar risponde negativamente, anche per quanto concerne la presenza di un sottomarino sovietico che stava svolgendo vigilanza nel Mediterraneo, precisando che nel corso dell'intervista aveva detto di non poter escludere: "Come i sottomarini americani svolgevano servizio di vigilanza presso certe nostre basi militari navali, in tal modo i nostri sottomarini potevano svolgere tale servizio di sorveglianza. In questo contesto ho parlato della possibilità della presenza del sottomarino sovietico, uno o più, non so esattamente; ma non credo che questo o questi sottomarini abbiano potuto fare delle registrazioni dell'incidente aereo, trovandosi sotto il livello dell'acqua".

Infine a domanda sulla base sovietica in Libia, che si occupava del monitoraggio della regione del Mediterraneo risponde: "In generale io sapevo che in Libia si trovavano i nostri consiglieri e che a quell'epoca era in corso una stretta collaborazione militare, ma non conosco i dettagli di tale collaborazione e non sono al corrente di una base con questo nome (v. esame Anatolij Evghenievich Ivanov a Mosca il 09.06.94).

Le certezze sull'accaduto che l'Ivanov aveva rilasciato nel corso dell'intervista si sono tramutate in ipotesi, valutazioni e supposizioni.

3. Le dichiarazioni Alexej Pavlov, Yuri Sulinov e Michail Gorbacev.

Altra persona che riferisce di presunte conoscenze da parte delle autorità sovietiche è stato tale Alexej Pavlov, sedicente ufficiale del KGB, che all'epoca dei fatti si trovava in servizio presso l'Ambasciata sovietica in Libia. Anch'esso intervistato dal giornalista Mezza, riferisce della esistenza di una base segreta nei sobborghi di Tripoli, che avvalendosi di un sistema combinato radar-satellitare sarebbe stato in grado di monitorare l'intera fascia di mare che separava le coste libiche dalla Sardegna. Il Pavlov presso detta base, la sera del 27, assistette, grazie ai monitor del sistema, all'abbattimento del DC9 Itavia da parte di un velivolo americano decollato da una base italiana in Sardegna. Dell'accaduto il colonnello Pavlov,

unitamente ad altro ufficiale Piotr Sulameinov, consigliere militare del colonnello Gheddafi, avrebbe compilato un rapporto, a cui vennero allegati i tracciati radar. Rapporto che - sempre secondo l'ufficiale - sarebbe stato inviato sia alle Autorità militari sovietiche che al leader libico (v. intervista del 3.03.93 GR1).

Successivamente rilasciava intervista - sempre al Mezza - anche il generale Iuri Sulinov. Questi nel corso dell'intervista si presentava come responsabile degli istruttori sovietici che assistevano l'aviazione libica e supervisionavano l'intero sistema radaristico e satellitare che l'Unione Sovietica aveva allestito in Libia e la cui base si trovava a Maitigre (fonetico, ma si tratta di Metega; nde), un sobborgo di Tripoli. Base che, secondo l'ufficiale, era in grado di monitorare l'intera fascia di mare sino alle coste della Sardegna, grazie ad un sistema combinato di radar e segnali satellitari. A domanda del giornalista se confermava le dichiarazioni rese dal sedicente Pavlov, rispondeva testualmente: "Il colonnello Pavlov è un alto ufficiale attualmente in servizio, che per ovvii motivi si è presentato con un nome di copertura; io invece sono in pensione e vi posso offrire la mia identità a conferma di quanto vi dico. Io personalmente non ho potuto seguire materialmente l'abbattimento. Ma quando giunsi raccolsi le testimonianze dirette dei miei colleghi che erano in servizio quella notte, che mi dissero che l'aereo italiano era stato abbattuto da un missile sparato da altri aerei identificati come americani ... so che fu informato l'ambasciatore sovietico Anassimov e poi fu inviata una relazione dettagliata allo Stato Maggiore dell'Armata, documento che, a quanto mi risulta, dovrebbe essere ancora presso il X° Reparto dello Stato Maggiore a Mosca". Aggiunge, infine, che "qualche giorno dopo l'arrivo a Mosca del rapporto, il quotidiano dell'Armata "Stella Rossa" scrisse che a sparare erano stati gli Americani; poi l'informazione si inabissò e seguì altri itinerari non ufficiali; c'era da proteggere Maitighe (cioè Metega), la base di osservazione che non risultava così potente allora, nemmeno agli Americani" (v. intervista del GR1 del 21.04.93).

4. Le rogatorie alla Federazione di Russia.

Sulla base di queste dichiarazioni venivano pertanto richieste, tramite rogatoria informazioni alle autorità russe, concernenti l'identificazione e l'esame di Pavlov, di Sulameinov, del generale Sulinov, e dell'ambasciatore Anassimov in carica nel 1980 presso il Governo di Tripoli; la trasmissione di

copia del rapporto redatto dai primi due e custodito presso gli archivi del GRU e del KGB; l'acquisizione di copia della stampa che aveva riportato il fatto ed in particolare l'edizione del giornale "Stella Rossa"; informazioni sulle caratteristiche del sistema radar-satellitare di Maitighe (v. rogatorie russe 08.03.98, 22.04.93 e 07.12.93)

Con la rogatoria dell'8 marzo veniva inoltre richiesta la disponibilità a render testimonianza dell'ex Presidente Gorbacev, che era stato intervistato nel corso della trasmissione radiofonica GR1 del 3 marzo 93 - quella in cui era stato intervistato il sedicente Pavlov - ed aveva affermato: "Devo confessare che non venni mai informato dell'episodio, né come Segretario Generale del PCUS, né come Capo supremo delle Forze Armate. In questi mesi ho scoperto però che non tutto mi veniva riferito. Io sono a disposizione delle Autorità italiane per qualsiasi chiarimento possa offrire, e chiedo che il Governo russo renda pubblici tutti i documenti che dovessero richiedere gli italiani". Gorbacev, tuttavia pur essendo stato informato dalle autorità russe della richiesta di esame, non forniva alcuna risposta sulle sue disponibilità a essere sentito (v. missiva del Ministero degli Affari Esteri della Federazione Russa, 08.08.94).

Le autorità russe, in risposta alle rogatorie di cui sopra, informavano innanzitutto di non disporre di alcun documento ufficiale, né di relazioni di funzionari ed indicazioni radar, concernenti la vicenda di cui è processo. Riferivano inoltre che non risultava la presenza in Libia nel 1980 di Pavlov e Sulaiminov e che non era stato pertanto possibile identificarli. Veniva confermata la esistenza del generale Sulinov Yuris Kostantinovich. Questi era stato effettivamente in Libia, ma in un periodo diverso dal 1980 e precisamente dal 1986 al 1988 in qualità di capo gruppo degli specialisti sovietici. L'ufficiale, continua la nota, aveva chiarito a quelle autorità, che le sue funzioni non comprendevano l'analisi dei dati del monitoraggio radar e satellitare e di non essere al corrente di informazioni sul disastro al DC9. Affermava, peraltro, di non aver rilasciato alcuna intervista e di non conoscere i sedicenti Pavlov e Sulaiminov.

Con la stessa missiva le autorità russe trasmettevano copia del quotidiano "Stella Rossa" in cui era stata pubblicata la notizia dell'agenzia Tass del 6 luglio 80 relativa all'incidente e la trascrizione del dispaccio, che è bene riportare integralmente: "Roma, 6 luglio 80 (Tass). Quali sono i motivi del disastro accaduto all'aeromobile della Compagnia italiana Itavia sulla rotta "Bologna - Palermo? La stampa italiana discute ampiamente il problema in relazione alle ipotesi di uno scontro avvenuto nel mar Tirreno tra l'aereo italiano e un aereo militare americano. Le ipotesi sono basate su informazioni secondo cui nell'aerea della catastrofe, avvenuta una settimana

fa, sarebbero stati rinvenuti alcuni frammenti dell'aereo con la scritta "Forze Navali degli USA", un giubbotto da salvataggio, due imbarcazioni di gomma e un sedile da pilota. Secondo altre fonti d'informazione - come riferito dalla stampa - nello stesso tempo uno degli aerei non sarebbe ritornato sulla portaerei statunitense che stava in rada nei pressi di Napoli. Nei mass media si esprime sorpresa per il fatto che, ad una settimana dal disastro che ha provocato la morte di più di 80 persone, la commissione d'inchiesta non ha rilasciato alcuna dichiarazione sulle cause" (v. risposta Ministero degli Affari Esteri della Federazione Russa del 16.09.93 a rogatoria russa del 22.04.93).

Con ulteriore missiva del 12 luglio 94 le autorità rogate aggiungevano che nessuno dei militari facenti parte del gruppo di specialisti presenti nel Paese africano nel 1980 era a conoscenza delle circostanze che avevano provocato il disastro accaduto la sera del 27.06.80 al velivolo italiano. La circostanza veniva peraltro confermata dal responsabile del gruppo degli specialisti residenti in Libia nel 1980, generale Viktor Kuzmicev Evghenevich. Questi dichiarava a quelle Autorità di non disporre di informazioni sull'evento e che comunque se nel disastro del DC9 Itavia fossero state coinvolte le forze aeronautiche libiche, certamente la circostanza gli sarebbe stata riferita dai piloti (v. risposta del 12.07.94 a commissione rogatoria del 7.12.93).

Accertamenti presso il S.I.S.MI consentivano di appurare che risultavano note numerose persone con il nome Ivanov (ivi comprese le varianti Anatolj, Anatoly e Anatolij). Sulla base dei dati disponibili era stato possibile evidenziare tre soggetti, le cui caratteristiche trovano possibili riscontri con l'Ivanov.

Il primo, Ivanov Anatoli, nato il 20.01.28, collaboratore della rappresentanza commerciale sovietica, in Italia dal 1958 al 1962. Durante il suo accreditamento in Italia era stato classificato come agente sospetto dei Servizi informativi sovietici per aver: svolto attività di ricerca informativa nel settore militare (NATO, installazioni militari, carri armati USA, unità navali della MM statunitense ed italiana, sopralluoghi nei porti ed attrezzature portuali), settori tipicamente nell'obiettivo del GRU; aver contattato assiduamente il personale di bordo delle navi russe in sosta a Genova - circostanza che potrebbe avvalorare l'ipotesi che l'incarico di "collaboratore commerciale" non fosse altro che una copertura della vera professione di ufficiale della Marina sovietica appartenente al GRU; aver dimostrato la perfetta conoscenza della lingua italiana, requisito che determina spesso l'impiego dell'ufficiale dei SS.II., al suo rientro in patria,

nel settore che tratta l'Italia. In relazione alle indicazioni ricevute è il soggetto che presenta maggiori analogie con l'elemento segnalato.

Il secondo, Ivanov Anatoly Vasilyevich, colonnello, indicato quale uno dei vice direttori del “Direttorato T” del KGB, responsabile dei dipartimenti 2, 6 e 8 in servizio nel 1990. Sul soggetto non risultavano disponibili ulteriori elementi identificativi.

Il terzo, Ivanov Anatoli, nato a Tambov il 03.01.34, tecnico-operatore commerciale sovietico dell'ente Technomarchimport che dal 1965 al 1983 aveva compiuto frequenti viaggi in Italia per trattative commerciali con varie ditte italiane operanti nel settore petrolchimico e meccanico. In particolare, nel 1981, aveva svolto un periodo di accreditamento presso la ditta “Nuovo Pignone” di Firenze. Il soggetto aveva destato perplessità in ordine al luogo di nascita indicato a più riprese in Tambov, Bolotnikovo e Jambowsk. Era l'unico per il quale l'età (59 anni) trovava corrispondenza in quella citata nell'intervista. Infine veniva precisato che il nominativo Ivanov Anatolij, non risultava conosciuto dal Servizio sovietico (SVR).

Per quanto concerneva Pavlov Alexei Alexeievich venivano segnalate, tra le oltre 200 persone note in atti del S.I.S.MI, con il nome Pavlov: tale Alexei, classe 1958, che si riteneva di poter escludere per motivi di età; tale Alexei Pavlovich, classe 1905, che si riteneva anch'esso di poter escludere per motivi di età e di patronimico; tale Alexei Grigorjevich, classe 1936, accreditato presso la rappresentanza della Federazione russa in Finlandia. Veniva peraltro precisato che agli atti del Servizio non era stata riscontrata alcuna evidenza con patronimico Alexei Alexeievich e come non risultava al Servizio sovietico (SVR) alcun residente nel 1980, in Libia a nome di Pavlov Alexej. Infine si affermava che gli scarsi dati disponibili non avevano consentito di formulare attendibili ipotesi di identificazione del Pavlov.

Sul conto di Sulameinov Piotr veniva riferito che non risultavano note persone con tale nome. Risultavano soltanto alcuni nominativi con cognome simile (Suleimanov, Souleimanov, Suleimanov) di cui nessuno a nome Piotr (v. rapporto Reparto Operativo CC. del 02.04.93).

5. Le risultanze sulla flotta di superficie e subacquea.

E' emerso, però, attraverso il prospetto delle unità sovietiche presenti nel Mediterraneo il 27 giugno 80 - a suo tempo fornito dalla Marina Militare e di cui s'è già parlato - e l'analisi di esperti sempre della Marina, che in tutta l'area del Mediterraneo erano effettivamente presenti quattro unità

subacquee, e precisamente: una SSN classe Victor, una SSGN classe Echo II, una SS classe Tango e una SS classe Foxtrot. Il Victor era stimato nel Mediterraneo occidentale; l'Echo II nello Ionio - Canale di Sicilia; il Tango nel Canale di Sardegna; il Foxtrot nel Canale di Creta. Queste posizioni erano state stimate in base alle informazioni sulle posizioni precedenti e al comportamento abituale delle unità subacquee sovietiche. Le posizioni, certe e stimate, erano le seguenti: unità d'attacco a propulsione nucleare (SSN) classe Victor, segnalato per quel giorno in Mediterraneo, stava operando nell'Atlantico centro-settentrionale nell'ambito di una esercitazione aeronavale con la partecipazione delle portaeromobili "Kiev" e "Leningrad". La prima, usualmente di stanza nel Mediterraneo, stazza di maggiori dimensioni che la seconda, con armamento più potente, e dotato, oltre che degli elicotteri antisom KA-27 Helix, dei velivoli a decollo verticale YAK-38 Forger. Un sommergibile classe Victor era effettivamente entrato in Mediterraneo nel successivo mese di agosto.

Dalle unità presenti nel Mediterraneo, esclusivamente tre erano impegnate in attività in mare, mentre le rimanenti risultavano stazionate presso porti di paesi amici per lavori o rifornimento. In particolare: il sommergibile lanciamissili classe Echo II veniva stimato in attività di pattugliamento nel Mediterraneo centrale; il sommergibile convenzionale classe Tango veniva stimato in attività di pattugliamento nel canale di Sardegna; uno dei sommergibili convenzionali classe Foxtrot era localizzato a Sud delle isole di Creta.

L'SSGN classe Echo II, proveniente dalla flotta del Nord, era entrato nel Mediterraneo il 15.06.80 e ne uscirà il 23.07.80. Durante questa permanenza, il sommergibile aveva condotto una missione che non si è discostata dai tradizionali canoni di impiego osservati per questo tipo di unità. In particolare, secondo le valutazioni condotte: 15/19 giugno trasferimento verso il Mediterraneo centrale; 19 giugno/10 luglio: pattugliamento nel Mediterraneo centrale; 10/12 luglio: transito canale di Sicilia; 12/15 luglio: pattugliamento canale di Sardegna; 19/23 luglio: trasferimento verso Gibilterra per effettuare uscita dal Mediterraneo. Durante queste attività nel Mediterraneo, l'SSGN Echo II era stato localizzato soltanto due volte, precisamente: il 20 giugno probabile in 3728N - 01758E (Ionio meridionale), e il 12 luglio in 3825N - 01137E (canale di Sardegna).

Nel periodo 11-21 giugno 80 alcune unità di Sovmedflot hanno condotto una missione di monitoraggio della esercitazione multilaterale "Tridente 80" svolta nello Ionio con la partecipazione del CVBG USA "Saratoga". Considerando l'area di pattugliamento stimata dall'Echo II in

quel periodo, non si può escludere la possibilità che questa unità abbia partecipato alla sorveglianza della portaerei statunitense durante l'esercitazione. Inoltre è da evidenziare che i sottomarini classe Echo II (Velocità 20 nodi in superficie/24 nodi in immersione, profondità operativa massima 300 m, equipaggio 90-100 uomini) erano stati costruiti proprio con lo scopo di attaccare i gruppi di portaerei con missili antinave.

L'SSK classe Tango era entrato in Mediterraneo il 12.06.80 e ne era uscito il 19.12.80. Anche la missione di questa unità ha visto l'alternarsi del pattugliamento con la sosta in porti amici. Secondo le valutazioni condotte, il sommergibile nel periodo giugno-luglio 80 ha condotto la seguente attività: 12/16 giugno trasferimento nel Mediterraneo occidentale con direttrice Est, 16/20 giugno pattugliamento area isole Baleari, 21 giugno trasferimento verso canale di Sardegna, 22 giugno/13 luglio pattugliamento canale di Sardegna, 13/14 luglio trasferimento verso Hammamet, 15 luglio/5 agosto sosta ancoraggio Hammamet. Durante il periodo compreso fra il transito in ingresso dello stretto di Gibilterra e l'arrivo all'ancoraggio di Hammamet, non risultano disponibili localizzazioni dell'unità. L'SSK classe Foxtrot era entrato in Mediterraneo il 24 febbraio 80 e ne era uscito il 22 agosto del medesimo anno. Nei sei mesi di permanenza nel bacino l'unità aveva, come di consueto, alternato l'attività di pattugliamento e sorveglianza con soste presso gli ancoraggi e porti di Paesi amici. In particolare nel periodo giugno-luglio 80, il Foxtrot aveva svolto la seguente attività: 28 aprile/16 giugno sosta di manutenzione presso il porto siriano di Tartus, 16 giugno/12 luglio pattugliamento nel Mediterraneo orientale (area a Sud di Creta), 13 luglio/5 agosto pattugliamento nell'area a Sud-Est della Sicilia. Il 27 giugno l'unità era stata localizzata in posizione 3424N - 02315E (area a Sud di Creta).

Queste posizioni escluderebbero la possibilità di monitoraggio dell'area di interesse. In considerazione però del margine di incertezza delle stime, non si può nemmeno escludere che uno di tali sommergibili si trovasse nel Tirreno centro-meridionale il 27-28 giugno e potesse pertanto rilevare eventuali attività in corso. E' necessario perciò a questo punto esporre e valutare le capacità delle predette unità subacquee di comprendere e monitorizzare la situazione navale ed aerea a mezzo di sensori ottici, servizi elettroacustici, cioè idrofoni ed ecogoniometri, radar e radio di cui erano dotati quelle unità. I sensori ottici, costituiti da due periscopi, uno per la ricerca e uno per l'attacco, sono considerati i sensori più precisi del mezzo, in quanto forniscono il migliore apprezzamento della situazione esterna, consentendo di osservare navi di superficie con portate di 15-20km e velivoli a bassa quota con portate dimezzate a causa delle piccole dimensioni di questi obiettivi. I sensori elettroacustici - di cui l'idrofono era

considerato l'orecchio del sommergibile, in grado di riconoscere i bersagli grazie alla loro impronta sonora, e l'ecogoniometro, in grado di fornire la posizione (rilevamento e distanza) dei bersagli di superficie e subacquei - consentivano di seguire con continuità la sola situazione navale nelle immediate vicinanze dell'unità. Per quanto concerne i sensori elettromagnetici attivi ovvero i radar di scoperta, anche se essi consentivano di seguire la situazione navale ed aerea a bassa quota (per i velivoli limitatamente a 1500-2000 m dall'unità), ne veniva sconsigliato l'uso in quanto avrebbe dato modo alle unità nemiche di localizzare il sommergibile intercettando le emissioni elettromagnetiche della sua antenna, mentre i sensori elettromagnetici passivi cioè l'intercettazione di emissioni radar, avrebbero consentito di ricavare informazioni saltuarie sulla presenza di unità navali e di aerei di pattugliamento antisom con radar in emissione. In merito all'intercettazione passiva di emissioni elettromagnetiche i sommergibili (probabilmente limitatamente ai soli mezzi della classe Tango e Foxtrot) erano in grado di captare anche emissioni sulle bande di radio-comunicazioni UHF-VHF.

Quindi le unità subacquee sovietiche, eventualmente dislocate nel Tirreno meridionale, avevano capacità di comprendere e seguire la situazione navale entro 15km, mentre avevano capacità teorica di comprendere specifici eventi della situazione aerea entro 100/200km solo mediante la fortuita intercettazione di comunicazioni UHF/VHF. La comprensione delle fortuite intercettazioni sarebbe stata però molto più probabile mediante analisi a posteriori piuttosto che da ascolto diretto durante l'intercettazione.

Alla luce pertanto della presenza in Mediterraneo di unità della flotta sovietica , in particolare : la DA Kaschin 716 e la DD Kothin 527, ferme in porto a Tunisi, la FS Mirka 824 e FS Petya 833 alla fonda nel golfo di Susa, più altre minori negli stessi siti o altrove sempre nel Mediterraneo, in grado con i loro sistemi radar di aver registrato presenze di aerei nell'area del disastro, veniva richiesto alle autorità russe copia dei nastri radar registrati ed eventuali data reductions e trasposizioni grafiche degli stessi (v. rogatoria verso la Russia, 11.06.92).

6. Le rogatorie sul documento apparentemente USA e altri documenti sul disastro di Ustica.

Con rogatoria immediatamente successiva venivano invece richieste notizie ed eventuale trasmissione di un documento o rapporto riservatissimo apparentemente originato dal Quartier Generale delle Forze Armate Statunitensi in Europa, nel quale oltre a riconoscere la responsabilità di velivoli in esercitazione per l'incidente al DC9 Itavia, si disponeva che i piloti impegnati nelle esercitazioni aeree fossero in grado di distinguere un velivolo civile. Documento che, secondo notizie apparse successivamente, sarebbe stato opera di una falsificazione compiuta dai Servizi d'informazione e sicurezza sovietici, in particolare del KGB. (v. rogatoria verso la Russia, 19.06.92).

L'autorità rogata in risposta alle due rogatorie informava laconicamente, senza entrare nel merito, che "la Marina da guerra della Federazione russa non si trovava in possesso di materiale di controllo sulla radio localizzazione e la visuale dello spazio aereo che riguardava le circostanze del disastro dell'aeromobile DC9 Itavia" e che "negli archivi e nelle altre suddivisioni del Ministero della Sicurezza della Federazione russa non risultava alcuna informazione connessa alle circostanze del disastro dell'aereo DC9 Itavia" (v. rogatoria russa 11.06.92). Con missiva del 5 maggio 94 veniva comunicato, tra l'altro, che "negli archivi non erano state riscontrate informazioni relative alla "falsificazione" da parte dell'ex KGB dell'URSS".

7. Conclusioni.

A chiusura si deve dire che anche l'URSS e poi la Russia, cioè personaggi o centri dei suoi Servizi, si sono interessati al caso di Ustica. E si sono interessati principalmente con finalità di inquinamento o di canalizzazione di determinate interpretazioni dell'evento; a prescindere dal regime in auge e a dimostrazione che sovente, indipendentemente dalle cesure della storia, entità di intelligence e di interessi permangono. Il caso, come pure ammette Ivanov, non aveva determinato minaccia all'Unione Sovietica, ma comunque era stato seguito e si erano fatte congetture sulla matrice. Ivanov, che pure avendo prestato servizio nel GRU sovietico, continua a parlarne nella nuova Russia, sostenendo una tesi che chiama in causa gli Stati Uniti, ma ne attenua le colpe asserendo che si era trattato di infortunio nel corso di una esercitazione. Tutto poi era stato chiuso per proteggere la base di Metega e le sue capacità di monitoraggio satellitare sul Mediterraneo. Una serie quindi di messaggi diretti e indiretti.

In diversi parlano poi di documenti conservati in precisi archivi dei vecchi Servizi; ma di essi non si trova nemmeno l'ombra. Così come non si è trovato alcun riscontro alla forgery del documento del Quartier Generale della Forze Armate statunitensi. La continuità regna nei Servizi; dall'Ockrana zarista a quelli di costituzione bolscevica, a quelli odierni. Ed era facilmente prevedibile che non sarebbe mai uscito mezzo documento da quegli archivi.

Dai fatti si può però desumere che, se si fosse trattato di un cedimento, di un ordinario incidente aereo, od anche di un "semplice" attentato interno, di certo non vi sarebbe stata l'intromissione e lo sfruttamento di una, anche se ex, superpotenza.

* * * * *