

Capitolo LXXII
Osservazioni tecniche Melillo - 14.03.95.

Nella introduzione del documento il generale Melillo afferma di ritenere che la perizia tecnica “Misiti” abbia dato risposte “finali nette ed inequivocabili”. Sottolinea però che “coloro che non sono tecnici nelle specifiche discipline toccate potrebbero trarre della lettura del documento sensazioni che non gli danno queste certezze”. E questo perchè, comunque, sono stati introdotti elementi di perplessità, derivati soprattutto dalle scissioni del collegio (nove periti da una parte e due dall’altra). Tanto che gli stessi PM, “fortemente perplessi per la discontinuità della perizia, hanno formulato rilievi e chiesto lumi”.

Anche la risposta separatamente data ai quesiti a chiarimento formulati da questo Giudice rappresenta elemento di perplessità ulteriore, poichè “pur essendo stato chiarito in entrambi gli elaborati che non si tratta affatto di risposte contrastanti, o peggio, di una frattura all’interno del collegio peritale, ma anzi di una conferma delle risultanze della perizia, non poche sono le sfumature che determinano una certa diversità di vedute concernenti aspetti sollevati in molti dei quesiti posti”.

Ritiene le risposte date dai nove periti del collegio “estremamente schematiche e spersonalizzate” anche se affette da tecnicismo. Ritiene, al contrario, che quanto contenuto nella “nota aggiuntiva” è dotato di “una logica ragionativa di immediata accezione”, anche se ciò non vuole “assolutamente dire che gli autori del documento abbiano espresso tutte verità oggettive”. Sintetizza quindi le conclusioni dei “firmatari”:

- sono confermati i risultati della “Perizia Tecnica Misiti (alta probabilità della bomba a bordo);
- esclusa l’ipotesi della collisione in volo;
- probabilità elevata, ma non certezza o quasi certezza della bomba a bordo (elemento questo di sostanziale differenza);
- molti elementi fanno convergere l’attenzione sulla “quasi collisione”, seppure con “più basso grado di possibilità rispetto a quelle della “bomba a bordo”;
- necessità di proseguire le indagini sulla ipotesi della “quasi collisione”.

A parere del generale: “il collegio peritale nel suo insieme ha accettato un ipotetico scenario aereo, propedeutico all’ipotesi della “quasi collisione”, senza preventivamente verificarne l’attendibilità ed ha poi rigettato la medesima ipotesi sulla base della sua incompatibilità con le segnature dei reperti del DC9 ritenuti accreditabili all’esplosione di una “bomba a bordo”.

Secondo l’ufficiale sulla base di “semplici termini matematici”, senza la necessità di porre l’attenzione ai reperti, “la quasi collisione non poteva aver luogo, comunque si manovrassero i velivoli nell’ambito dell’ipotetico scenario”. Dopo aver indicato alcuni di tali parametri

conclude che è “inutile ricorrere a tanti sottili ragionamenti teorici per dimostrare” che “l’ipotesi della quasi collisione non sta in piedi”. “In altri termini affermo, con il supporto della “Perizia Tecnica Misiti” e delle chiare affermazioni dei proff. Casarosa e Held, nonchè con l’ausilio di semplici regole matematiche integrate dalle prestazioni dei più moderni velivoli, che il disastro di Ustica non fu dovuto ad una “causa esterna” e che la verità sulla tragedia del DC9 va ricercata altrove”.

Questo per quello che riguarda la “perizia tecnica” e le “note aggiuntive”.

“Il documento dei consulenti di parte civile era scontato... . Doveva difendere la tesi missile”, infatti “sono stati errati i criteri che stanno alla base della impostazione della perizia e non sono stati interamente utilizzati gli elementi disponibili”.

Ritiene che moltissimi sono gli esempi, e ne indica alcuni - rilevata presenza già nel 1980 dall’analisi dei dati radar di due oggetti in volo, ipotesi di Macidull di tre oggetti volanti - che dimostrano che l’Itavia, e la parte civile tutta, ha da sempre sostenuto l’ipotesi “missile”. Ed afferma che la parte civile “non abbia tenuto adeguatamente conto di un aspetto molto importante: che i risultati di un’analisi radar su materiale che presenta evidenze di così difficile interpretazione, come quelle rilevabili dalle registrazioni di Fiumicino, non costituiscono di per se stessi prova affidabile, in un senso o nell’altro, se non sono integrati da tangibili conferme in altri settori d’indagine: primo fra tutti quello relativo al relitto del DC9, dove non sono state rilevate, in alcun modo, “signature” da missile”. A sostegno delle due tesi, essa ha “prodotto uno studio del 21 maggio 92 (Analisi dei rilevamenti radar di Fiumicino: dati precedenti all’incidente) ed un brevissimo documento di Mr. Sewell (esperto missilistico)” contenente un “maldestro teorema che il collegio peritale Misiti ha letteralmente demolito”. Anche nel nuovo documento: “non un accenno, per esempio, all’ipotesi della “quasi-collisione”: un silenzio che può essere interpretato come l’assenza ad un nuovo orientamento che potrebbe ben sostituire il “missile” trattandosi di una tesi di “causa esterna” suscettibile di ulteriori possibili sviluppi (ma senza fare, ahimè, i conti con le basi di argilla su cui è stata costruita quella tesi)”.

A conclusione di questa parte introduttiva il generale Melillo trova: “più che ragionevole e naturale affermare che, fino a prova contraria, il disastro del DC9 non può essere stato causato nè da un “missile”, nè da una “collisione in volo”, nè da una “qualsiasi collisione”; cioè, la tragedia di Ustica non può essere stata determinata da una “causa esterna”.

Nella premessa afferma che tutte le evidenze tecniche e matematiche portano alla “esclusione di ogni ipotesi di causa esterna” e che, quindi, lo

scopo del suo documento è quello di “prendere atto di queste conclusioni e verificare quali effetti essa possano aver sulla sua posizione”. A suo parere: “non dovrebbe fare grande differenza una conclusione tecnica piuttosto che un'altra perchè, per il caso in questione, ho sempre avuto la piena consapevolezza di non aver commesso nulla di irregolare o di illegittimo o sleale verso lo Stato nell'espletamento delle competenze e responsabilità attribuitemi”.

Pur se è di tutta evidenza che: “le “cause esterne” o le “cause interne” indicano scenari della tragedia nettamente diversi che modificano anche: il movente; i protagonisti; le sfere ed i destinatari di responsabilità; le ipotesi, le aree e gli ambienti di colpevolezza; le sorgenti di omissione delle prove e di depistaggio delle indagini”, per quanto attiene ai suoi capi imputazione, le considerazioni da lui svolte nella precedente memoria difensiva “resterebbero interamente valide” a sostegno della “completa estraneità o responsabilità ad eventi attribuiti, ed atti con intenti illeciti (a favore di superiori gerarchici) volti ad occultare fatti od a rallentare indagini dell'AG o, ancor peggio, a depistare”. Al termine di questa parte rammenta, in sintesi, la natura, l'estensione ed i limiti delle sue attribuzioni e responsabilità come Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica al fine di evidenziare meglio le loro relazioni dirette o indirette con le citate imputazioni.

A questo punto entra nel vivo dei suoi commenti ed osservazioni. Il punto 1 ha riguardo ai “commenti ai capi di imputazione”. Inizia trattando del “supposto collegamento tra la “copia conforme” con data errata ed allegata alla lettura del 20.12.80 inviata “a firma del Sottocapo di Stato Maggiore allo Stato Maggiore Difesa e, per quanto d'interesse, al Gabinetto del Ministro della Difesa” ed “i fatti immediatamente successivi al disastro di Ustica, con particolare riferimento alla comunicazione ricevuta dal COP la sera del 27.06.80, con la quale esso veniva informato della presenza di un intenso traffico aereo militare statunitense che razzolava nell'area dell'incidente”.

E' suo parere che: “la data a penna del 3 dicembre 80 apposta sulla “copia conforme”, non può essere conseguenza di un disguido tecnico di segreteria, stante il fatto che la data originale del 3 luglio 80, ben lungi dall'essere compromissiva, sarebbe stata coerente con le precedenti affermazioni di autorità militari.

Fa poi notare che la data in questione fu paradossalmente “modificata” a mano e che la “copia conforme” venne inviata soltanto allo Stato Maggiore Difesa e, per quanto d'interesse, al Gabinetto del Ministro della Difesa, cioè a due soli indirizzi e non ad una moltitudine di soggetti:

segno evidente che non vi era affatto “l’intenzione di “coprire” qualcuno, stante il modo così palesemente maldestro della supposta “operazione”.

Ciò a suo parere sarebbe sufficiente; ma la sua estraneità ai fatti è ulteriormente dimostrata dall’assenza di una causa esterna che “esclude la presenza di altri velivoli nelle vicinanze del DC9 dell’Itavia” cui consegue che:

- “i vertici militari non avevano motivo di nascondere la presunta esistenza di traffico aereo militare”;
- “non vi era motivo, da parte dello Stato Maggiore Aeronautica, di tenere all’oscuro o di depistare il Ministro della Difesa”;
- “non vi era motivo di riportare all’Autorità Politica (Ministro della Difesa) i risultati degli esami radar fatti dall’Aeronautica perchè essi erano solo una parte, pur importante per gli “addetti ai lavori” della verifica del 3° Reparto”;
- “non poteva essere richiesto all’Aeronautica di informare il Ministro sulle possibilità di una bomba a bordo”;
- “non esistono motivi che diedero adito a supposizioni di false dichiarazioni da parte dei vertici militari in merito alla presente evidenza di traffico aereo militare statunitense”;
- “anche da parte mia non vi è stato alcun motivo di coprire una menzogna inesistente con una falsa data”.

“Posso quindi concludere che quel supposto collegamento tra la “copia conforme” del dicembre 80 ed i fatti immediatamente seguenti alla sciagura del DC9 perde, a mio avviso, ogni consistenza anche in considerazione dell’inesistenza di “cause esterne” poichè da ciò deriva l’esclusione di responsabilità dell’Aeronautica Militare”.

Prosegue affrontando l’argomento della “presunta interdizione dell’esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera concernenti il disastro aereo del DC9 dell’Itavia”, in quanto alla base dell’accusa di alto tradimento.

Dopo una breve indicazione di quanto potuto accadere nei rapporti tra lo SMA ed il Governo, Presidente del Consiglio (Cossiga prima e Forlani poi), Ministro della Difesa (Lagorio), Ministro dei Trasporti (Formica), Sottosegretario ai Servizi di Informazioni e Sicurezza (on. Mazzola), Ministro degli Esteri (Colombo)”, Direttore del CESIS (Pelosi), ritiene di poter dire che “all’epoca dei fatti il disastro di Ustica fu considerato in molti ambienti, come una tragedia umana” e che “le colpe venivano riversate sulla Società Itavia, avvalorandosi la tesi del cedimento strutturale.”

Ma “nel momento in cui si fece insistente l’ipotesi del “missile” non fu difficile agli organi di informazione, e conseguentemente alla pubblica opinione, addossare all’Aeronautica ed ai suoi vertici colpe che a quell’ipotesi si rifacevano: occultamento di prove, disinformazione o mancata informazione, ritardi nell’esecuzione dei sequestri, depistaggi nei confronti della Magistratura e delle Autorità Politiche”.

Ora, alla luce delle risultanze della perizia tecnica, tutto ciò non ha più nessun valore. Quanto all’omissione di informazioni all’AG, volendosi “riferire principalmente alle informazioni contenute nelle registrazioni radar ed in special modo a quelle del radar di Marsala”, “l’intera questione dovrebbe coinvolgere esclusivamente la gerarchia degli enti periferici e comunque mai il 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, non avendo esso, come già riferito, alcuna giurisdizione su quei comandi ed enti”. La Commissione Stragi si interessò all’argomento, in relazione alla ipotesi missile, e ritenne di affermare che i sequestri “furono effettuati con ritardi inammissibili”, concludendo che “essi dovevano essere addebitati all’Aeronautica e, soprattutto, ai suoi vertici che li avrebbero provocati, appunto, per ritardare le indagini; inoltre, una possibile manomissione delle bobine registrate (fatto che è stato dimostrato inesistente dalla “perizia Misiti”) induceva a sospettare di depistaggio i medesimi soggetti”. Tramite la sequenza cronologica indicata, affermando che la Commissione, a suo parere, “non approfondì adeguatamente le sue indagini”, conclude: “non mi sembra che vi sia stato alcun tentativo da parte di qualcuno per occultare delle prove o rallentare o, peggio, depistare le indagini.

Vi furono condizioni oggettive (come la natura segreta del materiale in sequestro ed il trasferimento delle indagini della Magistratura da Palermo a Roma) che rallentarono fortemente lo svolgimento degli eventi. Non credo, peraltro, che si voglia rimproverare all’Aeronautica di aver rispettato le norme di legge sulla tutela del segreto militare e di aver suggerito all’Autorità Giudiziaria le procedure per superare l’ostacolo.

Ora che è assodato che la causa della tragedia di Ustica non è dovuta ad “eventi esterni”, dovrebbe essere più facile comprendere che quei ritardi, ammesso che vi siano stati, ai quali la “Commissione Stragi” dette il massimo rilievo, non potevano essere stati provocati dall’Aeronautica per mettere ostacoli alle indagini.

Quale ragione o interesse poteva esistere, se non vi erano coinvolte le responsabilità della Forza Armata?”

E più avanti, domandandosi, pur senza dare risposta, se gli “imputati di Alto Tradimento non debbano essere ricercati tra gli appartenenti ai “Servizi Segreti deviati”, attese le conclusioni della “Perizia Misiti” ed “un possibile collegamento tra il terrorismo dell’epoca e, quindi, un possibile

filo di congiunzione tra la strage di Ustica (27 giugno 80) e la strage di Bologna (2 agosto 80)”, afferma di non aver avuto “contatti diretti od indiretti con i Servizi Segreti, nemmeno quando rivestii la carica di Sottocapo di Stato Maggiore della Difesa (1986-1988)”.

A questo punto avanza i suoi commenti alle prove a carico e sottolinea che “la maggior parte di quelle prove a carico, e quindi, delle loro fonti, non dovrebbero concernere la sua posizione “poichè si riferiscono a fatti verificati nell’ambito dell’Organizzazione Centrale o Periferica dell’Aeronautica, le cui responsabilità risalgono agli Ispettori degli Organi Centrali ed ai Comandi di Regione Aerea e, in ordine superiore, al Capo di Stato Maggiore senza mai coinvolgere il Capo del 3° Reparto”.

Quindi, indica i paragrafi delle prove a carico che interessano il 3° Reparto:

- “ il paragrafo “C”, dove è menzionato il COP del 3° Reparto;
- il paragrafo “L”, dove sono menzionati lo Stato Maggiore, il COSMA, il COP ed il 3° Reparto;
- il paragrafo “M”, concernente le informazioni alle Autorità di Governo;
- il paragrafo “N”, concernente l’impossibilità di attuazione di iniziative da parte delle Autorità di Governo;
- il paragrafo “O”, dove sono menzionati il COP ed il COSMA;
- il paragrafo “P”, riguardante rapporti con l’Ambasciata Statunitense in Roma;
- il capo “B”, relativo al messaggio di Cincusnaveur del 3 luglio 80, la cui “copia conforme” venne allegata alla lettera dello Stato Maggiore Aeronautica del 20 dicembre 80”.

Quanto al capo “C”, ribadendo che già in passato ha dato ampi chiarimenti su tutta la materia e per la parte che lo riguardava, nella memoria datata 29.03.94 in merito ai reati di cui al mandato di comparizione datato 15.05.92, sottolinea: “Non mi sembra che vi sia alcun nesso tra la causa dell’incidente ed il presunto traffico aereo militare, nè mi sembra si possa dire che l’Aeronautica (ed in particolare il suo 3° Reparto) si comportò in modo poco limpido poichè la “verifica” non era volta ad indagare sul traffico statunitense di cui il COP aveva avuto informazione (che però non riportò alle Superiori Autorità), ma a “verificare” la possibilità di una collisione in volo. Come ho affermato, quel dubbio svanì completamente con le conclusioni delle indagini interne avviate il mattino successivo al disastro e conclusesi già il 2 luglio 80”.

Quanto ai paragrafi “L”, “M”, “N”, osserva come “tutti i commenti fatti nella citata memoria si rafforzino e tutte le controdeduzioni si affievoliscano o si annullino a fronte dei risultati delle ultime indagini”.

Quanto ai paragrafi “O” e “P”. ribadendo che non ha molto da aggiungere a quanto già riportato nella memoria suddetta, richiama ancora una volta l’attenzione “sul fatto che l’assenza di causa esterna all’origine del disastro di Ustica esclude collegamenti con la responsabilità dell’Aeronautica”.

Quanto al capo “B”, “...le anomalie riscontrate nella “copia conforme” del messaggio di Cincusnaveur del 3 luglio 80 (allegata alla lettera dello Stato Maggiore Aeronautica del 20 dicembre 80) concernenti l’incompletezza della data, la mancata trascrizione degli estremi dei documenti di riferimento e la data errata scritta a mano, sono state analizzate molto estesamente al Capitolo IX° del riferimento “D”. Ribadisce che come Capo del 3° Reparto aveva la competenza della verifica “che, lo confermo ancora, era intesa ad accertare l’eventualità di una collisione in volo”. “Ora, con le conclusioni delle indagini tecniche che attestano l’esclusione dei “eventi esterni” dalle cause del disastro di Ustica, appare ancora più evidente che quella “copia conforme” non poteva essere stata prodotta e allegata alla lettera del 20 dicembre 80 per coprire qualcuno. Infatti, la verifica del 3° Reparto aveva accertato che non vi erano velivoli sconosciuti nelle vicinanze del DC9 dell’Itavia nell’area ed al momento dell’incidente; doveva perciò essere noto alle Autorità Militari che non vi erano coinvolte responsabilità dell’Aeronautica. Ciò significava che non poteva esservi stata collisione in volo, nè lancio di missili (quest’ultima deduzione venne fatta successivamente, quando si affacciò alla ribalta la tesi del “missile”. Con questo convincimento, che ora si è rivelato una verità, fu normale che le supposizioni fossero orientate verso altre ipotesi di altrui competenza, sulle quali l’Aeronautica non era chiamata ad esprimere pareri (e, per correttezza, non lo fece!)”. “In questo contesto si inserì la nota “copia conforme” la quale voleva solo rafforzare con un documento delle Autorità statunitensi un’affermazione fatta nel corpo della lettera del 20 dicembre 80; affermazione che si riferiva al testo del messaggio di Cincusnaveur e che non aveva alcun legame con la data dell’allegata “copia conforme”.

Quanto alle fonti di prova, nel riconfermare ulteriormente quanto nella richiamata memoria, aggiunge che quelle, derivate dalle dichiarazioni rese quando le cause del disastro non erano note, dovrebbero alla luce delle nuove evenienze derivate dalla “Perizia Misiti” essere riconsiderate. Giunge quindi alle conclusioni:

“Punto 1

Sono trascorsi oltre 14 anni dalla sera di quel 27 giugno 80 in cui si verificò la terribile tragedia di Ustica che provocò 81 vittime innocenti.

Ci sono voluti 14 anni per giungere alla conclusione che quel disastro non fu determinato da un “missile”, sia perchè nessun velivolo sconosciuto si trovava nelle vicinanze del DC9 al momento dell’incidente, sia perchè sui reperti del velivolo dell’Itavia non è stato trovato alcun segno di presenza di schegge di testa di guerra.

Sono stati 14 anni in cui l’ipotesi del “missile” è stata montata artatamente dal nulla, dalla fantasia di certi ambienti prossimi o collegati alla Società Aerea cui apparteneva il DC9 (ricordo solo le esternazioni del Presidente dell’Itavia nel dicembre 80) o di una certa pubblica informazione sempre pronta agli “scoop” sensazionali, che hanno mobilitato l’opinione pubblica per anni e, in qualche caso, hanno anche coinvolto parti politiche (vedere mio documento in riferimento F).

Nel luglio scorso, il “Collegio Peritale Misiti”, formato da eminenti esperti in varie branche tecnico-scientifiche, ha depositato presso il GI Priore la perizia tecnica loro commissionata e costata ben 4 anni di intensi studi, di ricerche, di esami, di valutazioni che hanno condotto ad un unanime giudizio in cui il “missile” è stato decisamente escluso dalle cause del disastro.

Le perplessità cui ha dato adito la “Perizia Misiti” a causa:

- di alcune scollature insite nel pur pregevole testo, che lasciano spazio a lacune e dubbi;
- dell’atteggiamento non immediatamente comprensibile di due Membri del collegio peritale, i proff. Casarosa e Held (che hanno sottoscritto la “nota aggiuntiva”), che hanno suggerito al GI Priore, a seguito di rilievi fatti dai PM alla medesima perizia, di indirizzare al “Collegio Peritale Misiti” numerosi quesiti a chiarimento intesi a dissipare gli interrogativi sollevati.

Ebbene, anche nelle risposte del collegio peritale, la tesi del “missile” è stata respinta con grande fermezza (perfino con maggior decisione di quella rilevabile dal testo della perizia). E sono gli stessi proff. Casarosa e Held a farne oggetto di una pagina memorabile così aspra e ferma da apparire un monito verso coloro che, malgrado le evidenze, intendessero ancora sostenerla senza nuove ed incontrovertibili prove.

Ma ciò che ha trovato ancor più interessante nelle risposte dei proff. Casarosa e Held sono i chiarimenti sulla loro “nota aggiuntiva” che ora rendono ben comprensibile ciò che invece appariva confuso. In sostanza, essi confermano le conclusioni della perizia (esplosione di una bomba a bordo), ma con una minore propensione rispetto agli altri nove membri del collegio peritale in quanto ammettono anche l’ipotesi, meno probabile, che il disastro possa essersi verificato a causa di una “qualsiasi collisione”; ipotesi che viene sostenuta costruendo un immaginario scenario della

tragedia che, purtroppo, non è stato sottoposto ad alcuna preventiva verifica di validità.

In presenza di tale carenza, ho provveduto personalmente a quella verifica (vedere mio documento in Riferimento N). Essa, basata su dati e fatti elementari, ma precisi, ha condotto ad un risultato di assoluta mancanza di realismo di quello scenario che, pertanto, è da rigettare.

Da questo così evidente risultato, consegue che l'ipotesi della "quasi-collisione" diviene impraticabile e, di conseguenza, essa non può che essere abbandonata alla pari di quella del "missile".

In altri termini, è ragionevole concludere che tutte le ipotesi che pongono all'origine della tragedia di Ustica gli "eventi esterni" al DC9 sono da escludere e, perciò, le cause del disastro devono essere ricercate altrove.

Punto 2.

Desidero qui rimarcare che non è per ipocrisia se nel presente documento mi sono sempre riferito a risultati delle indagini che escludono le ipotesi relative ad "eventi esterni" quando avrei potuto affermare, quanto meno per successive eliminazioni, che la causa dell'incidente è una esplosione a bordo del velivolo.

Non lo ho fatto perchè, lo ribadisco, ho ritenuto di non essere in possesso di adeguate conoscenze tecnico-scientifiche per valutare con competenza tutte le evidenze che orientano verso quella tesi. Peraltro l'esplosione a bordo non ha collegamenti con le responsabilità d'Istituto dell'Aeronautica.

Ho fatto invece riferimento all'assenza di "cause esterne" perchè ciò in cui sono sempre stato fermamente convinto - sulla base di indagini effettuate, dei fatti a me noti, delle mie conoscenze tecniche relative all'incidente e della mia esperienza degli ambienti militari dell'Aeronautica e della NATO - che il disastro di Ustica non può essere avvenuto per "collisione in volo", "missile", o, ancora meno, "quasi collisione".

E proprio attraverso il risultato della "perizia Misiti" e dalle successive risposte del collegio peritale ai quesiti del GI Priore ho tratto chiara la conclusione che il disastro si è verificato per cause che escludono l'"agente esterno", qualunque sia la natura ipotizzata.

Questo risultato consente di affermare che, riguardo al disastro di Ustica, non sono rilevabili responsabilità dell'Aeronautica (a meno di immaginare un concorso ai "servizi deviati" sui quali nel presente documento ho sviluppato il discorso sul piano puramente personale) e che, pertanto, non vi sono stati motivi per occultare prove o ritardare/depistare le indagini. Le responsabilità del disastro si incentrano ora su matrici, connotazioni di ambienti e soggetti diversi da quelli finora ipotizzati.

Punto 3.

Questo fatto nuovo va aggiunto a tutti gli altri fatti già acquisiti che determinano il quadro di situazione sulla base del quale, a me sembra, dovranno essere confrontate le imputazioni le quali, al momento della loro formulazione (fine 91-inizi 92), costituivano solo indizi sui quali la Magistratura stava indagando.

Da allora sono venute alla luce tante nuove ed importanti evidenze; e ciò proprio grazie all'impegno profuso dall'Autorità Giudiziaria che ha individuato una situazione ben diversa da quella risultante, appunto nel 1991-1992, quando ebbe i massimi consensi la tesi del "missile" sia da parte di vasti strati dell'opinione pubblica, sia da parte di diversi ambienti politici (basti ricordare l'opera della "Commissione Stragi", pur meritoria per diversi aspetti).

Ho avuto già modo di commentare le menzionate imputazioni nella mia "memoria" in Riferimento D, nella quale non mi sono soffermato su risultati di indagini tecniche per sostenere la mia estraneità alle imputazioni rivoltemi.

In altri termini, i miei commenti si riferivano primariamente a comportamenti attribuitimi che lasciavano sospettare la mia partecipazione ad eventi torbidi che inducevano a ritenermi responsabile, insieme ad altri, di aver omesso di informare correttamente le Autorità Politiche e la Magistratura e di aver quindi subdolamente operato contro il Governo e l'Autorità Giudiziaria per fornire appoggio ai miei Superiori, in tal modo ritardando o depistando le indagini o impedendo iniziative politiche interne e verso Stati esteri volte ad ottenere elementi utili alla pronta determinazione della causa dell'incidente di Ustica.

Insomma, i miei commenti relativi alle imputazioni, contenuti nel documento in riferimento D, sono del tutto estranei alle cause che hanno determinato il disastro. Il motivo mi sembra semplice: la causa dell'incidente non ha mai rivestito, ai miei occhi, un aspetto primario; essa, semmai, avrebbe agito a sostegno, e non a fondamento, delle miei argomentazioni.

Ora questo sostegno è giunto con i risultati delle ultime indagini che, escludono gli "eventi esterni" dalle cause del disastro di Ustica indirizzano su altri soggetti i sospetti che emergono da nuovi moventi e nuove responsabilità sulla tragedia.

Mi è perciò sembrato corretto che, senza nulla togliere a quanto già scritto nella mia "memoria" in Riferimento D, fosse opportuno esaminare anche il nuovo importante fatto concernente l'esclusione delle "cause esterne" del disastro per le ulteriori osservazioni e deduzioni che ne potevano essere tratte.

Punto 4.

Il suddetto esame è stato effettuato e ne è scaturito che i risultati delle ultime indagini, avendo escluso le menzionate “cause esterne”, tendono a rafforzare ed a dare maggior credito ai commenti già fatti nella mia menzionata “memoria” a proposito delle imputazioni e nelle prove a carico.

Infatti, a me sembra che, venendo meno ogni movente a sostegno di ipotesi coinvolgenti responsabilità dell’Aeronautica (ed a maggior ragione del capo del 3° Reparto) riguardo al disastro di Ustica, diventi conseguentemente ancor più labile l’ipotetica assunzione di un mio presunto comportamento volto a “dare manforte”, con atti illeciti, ai miei superiori per sviare le indagini allora in corso. In particolare, quel filo conduttore tra la firma della “copia conforme” (imperfetta in taluni particolari, specie per l’errata data appostavi a mano) e le dichiarazioni di Autorità Militari volte a negare di essere state a conoscenza della possibile presenza di aerei statunitensi della VI^a Flotta nell’area ed al momento dell’incidente al DC9, non avrebbe più motivo di esistere perchè verrebbero a mancare, a maggior ragione, ragioni logiche a sostegno di quel mio presunto comportamento.

Parliamo, per esempio, delle supposte menzogne che io avrei “coperto” con la “copia conforme”. Tutti gli imputati erano certamente a conoscenza delle indagini svolte dal 3° Reparto e, perciò, sapevano perfettamente che nessun aereo si trovava nelle vicinanze del DC9 al momento del disastro. Di conseguenza, per quale scopo essi avrebbero dovuto mentire su questi fatti se non vi erano coinvolti?

Mi sembra che il buonsenso dovrebbe suggerire l’incoerenza tra il mio presunto comportamento e lo scopo palesato nell’imputazione poichè il testo della “copia conforme” esclude categoricamente ogni presenza di traffico aereo statunitense.

Ben diversa sarebbe stata la situazione se quel testo avesse confermato quella presenza nell’area ed al momento del disastro. In tal caso sarebbe stata effettivamente di difficile comprensione una “copia conforme” con una data posticcia successiva di 5 mesi a quella del messaggio originale di Cincusnaveur del 3 luglio 80. Ciò, infatti, avrebbe fatto ipotizzare un “supporto” a presunte menzogne di Autorità militari intese ad affermare la loro mancata conoscenza di traffico aereo statunitense.

Nel nostro caso, però, è vero tutto il contrario. Anzi, devo proprio dire che la miglior “copertura” alle supposte menzogne sarebbe stata proprio quella di evidenziare nella “copia conforme” la data del 3 luglio 80 riportata sul messaggio originale, e non di posticiparla.

Ciò avrebbe determinato una perfetta assonanza tra affermazioni di Autorità militari e “copia conforme”.

Si può quindi concludere che quella data errata, apposta a mano sulla “copia conforme” non può essere stata conseguenza di un disguido tecnico. La supposta “copertura” sarebbe stata talmente maldestra, assurda e controproducente da togliere validità e credibilità ad ogni ipotesi in tal senso.

Per altro verso, a me pare che, essendo ora stata esclusa ogni “causa esterna” all’origine della tragedia, quelle affermazioni di Autorità militari, se vennero fatte, confermerebbero, ancor più limpidamente, il significato della mancata conoscenza della presunto traffico aereo militare statunitense che “razzolava” nell’area di Ustica.

Non vi sarebbe stato, perciò, alcun intento di mentire poichè effettivamente il COP, per quanto mi risulta, non trasmise quella notizia nè a me, nè ad altri, nè quella sera, nè dopo e, pertanto, nessuno seppe di quel presunto traffico aereo USA; era soltanto noto il messaggio di Cincusnaveur del 3 luglio 1980 che escludeva categoricamente ogni traffico statunitense nell’aerea ed al momento dell’incidente.

Un secondo aspetto di rilievo che viene rafforzato dai più volte menzionati risultati delle più recenti indagini, è quello relativo al presunto mancato, o del tutto insufficiente, supporto di notizie alle Autorità di Governo.

A parte ogni altra considerazione fatta in proposito nella “memoria” in Riferimento D, mi sembra che ora vengano a mancare le premesse per attribuire alle Autorità militari comportamenti così oscuri ed infidi nei confronti del Governo.

L’Aeronautica aveva un canale diretto con il suo unico Superiore Politico, il Ministro della Difesa, e ad esso riportò. Vi sono prove che ciò venne fatto, ma basterebbero le dichiarazioni dello stesso Ministro (on. Lagorio) in “Commissioni Stragi” nel 1980 per escludere ogni dubbio.

Quegli indizi dovrebbero trovare, a mio modo di vedere, ulteriore chiarimento nell’assenza di motivazioni obiettive che giustifichino comportamenti così deprecabili ed illegittimi come quelli ipotizzati. Forse, come ho diffusamente scritto nella mia “memoria” in Riferimento D, non vi fu trascuratezza nel fornire informazione alle Autorità Politiche, ma vi fu, in quel periodo, una sfavorevole atmosfera che non aiutò il Governo, e gli ambienti politici in genere, a suggerire iniziative riguardanti l’incidente malgrado i tanti segnali provenienti da più parti: dalle relazioni della “Commissione Luzzatti”, alle esternazioni del dr. Davanzali (Presidente dell’Itavia), ai cori della pubblica informazione, ecc.

Inoltre la “Perizia Misiti” ha escluso anche l’ipotesi di manomissione delle registrazioni radar di Marsala. Infatti, a seguito di una puntigliosa analisi di quelle registrazioni, il collegio peritale Misiti ha affermato di aver trovato sostanziale corrispondenza fra le tracce registrate dal radar di Marsala e quelle dei radar di Fiumicino; cosa che significa, in linguaggio più esplicito, che non sono state individuate manomissioni.

La questione delle ipotizzate manomissioni, come quella relativa alle operazioni di sequestro connesse al “caso Ustica”, non rientrava comunque nel quadro delle mie competenze e responsabilità di Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica in quanto si tratta di eventi che hanno interessato Comandi ed Enti Periferici od altri Organi Centrali dell’Aeronautica i quali non avevano con me alcun vincolo di autorità/responsabilità gerarchica o funzionale.

Ho tuttavia tenuto a citare questi importanti aspetti perchè costituiscono sostanziali indizi di reato che, come i precedenti qui menzionati, perdono ulteriore sostegno a seguito delle risultanze della “Perizia Misiti”. Infatti, quali ragioni potevano indurre ad ostacolare il sequestro, od a falsificare, quelle registrazioni radar se esse non potevano rivelare la presenza di aerei sospetti per il semplice fatto che di aerei diversi dal DC9 dell’Itavia non esistevano nell’aerea dell’incidente?

Forse potrebbe essere sostenuta l’ipotesi che le Autorità militari avessero il timore che fosse scoperta qualche loro inadempienza o irregolarità, ma l’ipotesi non mi sembra consistente perchè sono certo che tutti gli imputati di vertice (me compreso, ovviamente), al termine della “verifica” del 3° Reparto, completata appena pochi giorni dopo il tragico incidente, erano perfettamente della regolarità delle operazioni di Controllo del Traffico Aereo e che nelle vicinanze del DC9 non poteva esservi alcun aereo di nessun tipo; e questo convincimento trovava conferma anche dall’esame delle registrazioni radar di Marsala, poi divenute oggetto di sospetto di manomissione.

Mi sembra, quindi, che l’accertata assenza di velivoli nelle vicinanze del DC9 dovrebbe por fine ai sospetti sopra evidenziati.

Punto 5.

Se i risultati della “Perizia Misiti” e dei suoi successivi chiarimenti orientano verso altri moventi ed altri protagonisti del disastro di Ustica, una nuova valutazione a tutto campo non può escludere indagini sull’opera od il concorso dei cosiddetti “Servizi deviati”, tenuto anche conto che il DC9 partì da Bologna, quella stessa città che poco più di un mese dopo ebbe a soffrire una delle più grandi tragedie degli anni del terrorismo: la strage della stazione di Bologna del 2 agosto 80.

Il fatto che il DC9 dell'Itavia sia caduto per cause che escludono "eventi esterni" induce quanto meno a sospettare un collegamento tra le due stragi (argomento, peraltro, non nuovo) e, considerato il non chiaro comportamento tenuto dai "Servizi deviati" a seguito della strage di Bologna, l'ipotesi non appare del tutto peregrina.

Ora, a me sembrerebbe addirittura incredibile che l'Autorità di vertice dell'Aeronautica avessero relazioni con quei "Servizi", ma non essendo a conoscenza di tutte le loro attività, pur con il convincimento che si tratti di una eventualità irrealistica, non sono in grado di esprimermi in loro vece.

Per ciò che riguarda la mia persona, invece, sono pronto a sottopormi a qualsiasi indagine, dalla quale non potrebbe essere che tratta conferma che, nella mia lunga vita militare (oltre 40 anni di servizio attivo) non ho mai avuto contatti, di qualsiasi natura, con i "Servizi Segreti" e, tantomeno, ho svolto incarichi in quella organizzazione.

Confermo, inoltre, che al momento in cui si verificò la tragedia di Ustica erano passati solo pochi giorni dalla mia assunzione dell'incarico di Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica.

Ciò significa che, fino a quel momento, come Capo del 3° Reparto, non avevo avuto contatti nemmeno con il parallelo 2° Reparto SIOS.

Dichiaro, pertanto, che qualsiasi indizio di collegamento tra la strage di Ustica ed i "Servizi deviati" mi troverebbe del tutto estraneo, qualunque fosse l'ipotesi di coinvolgimento di personale dell'Aeronautica.

Punto 6.

Ho esaminato e commentato le imputazioni a mio carico concernenti il caso Ustica in relazione alle risultanze delle più recenti indagini (compresa la mia verifica in Riferimento N) che hanno accertato l'esclusione di ogni ipotesi di "evento esterno" dalle possibili cause del disastro.

Queste mie annotazioni, lo sottolineo, non vanno lette a se stanti perchè sono integrative di quelle ben più ampie contenute nella "memoria" in Riferimento D. Inoltre, considerato che lo spunto per la stesura di questo documento mi è stato suggerito dalla "Perizia Misiti", ritengo utile che queste stesse annotazioni siano lette anche in congiunzione con l'altro mio documento in Riferimento F e, soprattutto, con quello in Riferimento N, entrambi concernenti, appunto, commenti ed osservazioni alla menzionata perizia.

Nei tre suddetti documenti, nonchè nel corso del mio interrogatorio reso il 28 maggio 92 al GI Priore (vedere Riferimento B e Riferimento C) ho cercato di esporre con ampiezza di dettagli e sotto diversi aspetti le vicende a mia conoscenza che potevano avere legami diretti od indiretti con

il mio comportamento o con le imputazioni di cui al Mandato di Comparizione del 15 maggio 92 a firma del medesimo GI Priore. L'intento è sempre stato quello di collaborare fattivamente alla ricerca della verità e di dimostrare, sperando di esservi riuscito, la mia totale estraneità ad ogni ipotesi di disegno criminoso o evento illegittimo su cui sono basate le imputazioni.

Dichiaro, in conclusione, di non aver commesso i fatti di cui alle ipotesi di reato a mio carico”.

Più che un documento tecnico queste riflessioni costituiscono una memoria difensiva. Di essa si terrà conto nella parte speciale dedicata alle posizioni degli imputati e degli indiziati. Allo stato, di essa si deve dire che come tutti i documenti del generale Melillo appare brillante e ben argomentata, ma i principi da cui muove cozzano contro la realtà quale è rimasta provata al termine dell'istruzione. Sugli aspetti tecnici di essa si pronunceranno i periti dell'Ufficio Casarosa e Held nel loro documento del 26.05.95.

* * * * *