

Capitolo XCII
Osservazioni tecniche Melillo - 16.12.97.

A breve distanza di tempo dal deposito della perizia radaristica Dalle Mese-Donali-Tiberio il generale Melillo scrive con l'usuale puntualità e precisione commenti sul documento d'Ufficio. Vale la pena riferire le sue conclusioni:

“Punto1. - Malgrado le tante osservazioni e critiche espresse sulla “Perizia Radaristica Dalle Mese”, devo riconoscere al documento un valore rilevante per i tanti pregi in esso racchiusi, che ne fanno una delle perizie più ricche di risultati volti a schiudere la via della verità su Ustica; verità che, ancora oggi è ostacolata da troppi pregiudizi, da troppi falsi convincimenti, da troppi inserimenti trasversali e devianti e, infine, da troppi partigiani di soluzioni semplicistiche e precostituite che insidiano la realtà dei fatti.

I risultati di maggior rilievo conseguiti dalla “Perizia Dalle Mese” sono, a mio parere, quelli riportati in breve di seguito:

- Lo sviluppo di analisi e valutazioni esaurienti in merito alle registrazioni dei radar della difesa aerea; compito che si presentava particolarmente arduo per la scarsa disponibilità di reperti, limitati alla THR ed alla CDR del radar di Marsala, a due THR del radar di Poggio Ballone (Grosseto) ed alla THR del radar di Potenza Picena (Ancona).

Ma la grande competenza degli esperti ha saputo sopperire mirabilmente alle carenze ed ha estratto da quelle registrazioni risultati inaspettati, puntuali, a tutto campo e con una realistica visione operativa delle problematiche della difesa aerea.

Un risultato che, dopo 17 anni di false credenze, di ingiuste accuse e di altalenanti conclusioni, ha finalmente dissipato tanti sospetti sollevati da più parti.

Questo risultato è talmente importante che, di per sè stesso, giustifica ed esalta l'intuizione di procedere ad una nuova perizia radaristica;

- Il secondo argomento che mi pare di non minore rilievo del precedente riguarda l'onesta ammissione del collegio peritale per quanto concerne le grandi difficoltà di indagine conseguenti alla scarsa disponibilità di elementi di base sui quali sviluppare la perizia.

E' un avvertimento che, espresso in più parti del documento ed in modo significativamente chiaro nella sua premessa ed alle sue conclusioni, lascia comprendere, oltre al travaglio ed all'affanno dei periti nel condurre la perizia, la chiave di lettura e di interpretazione dei risultati conseguiti.

Si tratta di un'ammissione che indica il senso, i limiti ed il valore conclusivo delle risultanze prospettate, indipendentemente dalle espressioni categoriche, dalle eccessive semplificazioni dei ragionamenti, dalle restrizioni poste ai campi d'indagine, dalle ipotesi ardite di cui è ricca l'intera perizia, dalle valutazioni susseguenti alle analisi delle registrazioni

dei radar di Fiumicino adibiti al controllo del traffico aereo nell'area terminale di Roma;

- Il terzo aspetto che ritengo di dover citare concerne proprio le valutazioni successive alle analisi delle registrazioni radar di Fiumicino.

Non vorrei si pensasse ad un paradosso se affermo che quelle valutazioni costituiscono uno dei punti di forza per la formulazione di un giudizio di validità sull'intera perizia; ed è per tale motivo che sostengo con convinzione che esse hanno fornito, pur indirettamente, un apporto sostanziale alla ricerca della verità.

La suddetta affermazione discende dalla mia convinzione, più volte espressa, che il valore di una perizia non sta nelle sue conclusioni e nelle valutazioni che conducono a quelle conclusioni: il suo valore risiede essenzialmente nelle analisi che scaturiscano direttamente ed oggettivamente dai reperti (nel nostro caso dalle registrazioni radar).

E, quanto ad analisi, incluso il complesso e meritevole lavoro preparatorio che ha condotto al tracciamento delle traiettorie, non trovo parole abbastanza elogiative per esprimere il mio compiacimento.

È dalla suddetta analisi che sono scaturite le valutazioni e le conclusioni della perizia; ed è dalle medesime analisi che ho preso l'avvio per ripercorrere passo passo i ragionamenti del collegio peritale al fine di verificare la validità delle suddette valutazioni e conclusioni.

Proprio attraverso quelle analisi ho potuto condurre agevolmente le mie verifiche e giungere alla conclusione che i risultati della perizia, essendo soggetti a troppe limitazioni, a tanti interrogativi, a tante contraddizioni, non possono essere considerati realistici, nè validi, nè credibili.

Insomma, pur con i tanti criticabili aspetti insiti primariamente nelle valutazioni e nelle conclusioni del collegio peritale, la perizia radaristica resta uno strumento di notevole rilevanza da cui trarre una messe di dati insostituibile per procedere a verifiche, rilevarne i difetti, le approssimazioni, le inesattezze, le affrettate e semplicistiche valutazioni e per ampliare il campo d'indagine al fine di dare sostanza a nuove e diverse possibilità.

Punto 2. - Il principale sconcerto e, devo dire, la mia delusione scaturiscono dal fatto che la parte di perizia riguardante le registrazioni dei due radar di Fiumicino non è stata sviluppata, a mio parere, in armonia con il quesito posto dal GI.

Quel quesito chiedeva al collegio peritale di individuare lo scenario rilevabile nel corso della traiettoria del DC9. Ora, mi pare che l'individuazione di uno scenario coinvolga un'indagine a ventaglio su tutti gli aspetti che possono averlo influenzato; limitare queste indagini a

minuziose analisi e valutazioni della traiettoria del DC9 e di poche altre tracce ad essa correlabili significa aver condotto la perizia secondo un'interpretazione restrittiva del quesito formulato dal GI.

Una volta impostata in quel senso, la perizia non poteva che dare risultati parziali, incerti e discutibili, tenuto soprattutto conto della già scarsa disponibilità di reperti più volte lamentata dallo stesso collegio peritale.

Nel più ampio contesto d'indagine cui ho fatto cenno, appaiono, fra gli altri, meritevoli di attenzione i seguenti aspetti:

- I radar posseggono caratteristiche e peculiarità la cui analisi si presta ad interessanti deduzioni ed a proficui confronti. In particolare, i due radar di Fiumicino, il Marconi ed il Selenia, hanno prestazioni diverse che consentono preziose valutazioni incrociate.

Il radar Marconi, di vecchia generazione, è basato su una tecnologia che, seppur periodicamente aggiornata, offre prestazioni affette da numerose ed ampie alterazioni sistematiche ed occasionali, specialmente alle maggiori distanze alle quali esso è chiamato ad operare ed in presenza di turbative di origine elettromagnetica ed atmosferica.

Il radar Selenia, invece, è di tecnologia più recente e le sue limitazioni, pur presenti, sono di gran lunga inferiori a quelle del Marconi;

- I fenomeni più consistenti rilevati lungo la traiettoria del DC9 si sono manifestati in momenti e luoghi che hanno maggiormente favorito l'evidenziarsi delle limitazioni dei radar:

- il tramonto del sole ed il successivo crepuscolo serale che, come noto, generano anomale propagazioni delle onde elettromagnetiche;

- una generalizzata instabilità atmosferica, specie nel centro-meridione italiano, che in determinate condizioni induce turbative sulle emissioni elettromagnetiche e sulla presentazione delle situazioni agli schermi radar;

- l'area della sciagura, che si trova fuori della portata operativa di entrambi i radar di Fiumicino e che, per tale ragione, non potevano più controllare il DC9 Itavia poichè, a quella distanza, la posizione del velivolo non è certa a causa delle forti deviazioni dei ritorni radar (deviazioni che affliggono molto più marcatamente il radar Marconi);

- tutti i fenomeni che hanno indotto il collegio peritale a formulare le loro conclusioni sono stati osservati nelle registrazioni del radar Marconi e non in quelle del radar Selenia.

Mi riferisco in particolare:

- al presunto inserimento di un velivolo sconosciuto nella scia del DC9;

- all'individuazione di una traccia definita da 4 "plot primari" in posizione arretrata di circa un miglio e sulla sinistra del DC9, che ha fatto ritenere confermata la presenza di un velivolo nella sua scia;

- alle numerose tracce di “plot primari” rivelatesi nel raggio di non oltre 50 miglia da Fiumicino e ritenute associabili a velivoli militari operanti con il supporto di una portaerei nel tirreno (qualora la presenza della presunta portaerei fosse confermata);
- alle deviazioni dei “plot” del DC9 nell’ultimissima fase del volo prima della sciagura;
- alla natura dei due “plot primari” -17 e -12 rilevati a circa 30km ad Ovest-Nord-Ovest del punto del disastro.

Vi è un solo caso in cui una sequenza di “plot primari” è stata vista sia dal radar Marconi che dal radar Selenia: la traccia denominata PR4 ed un “plot” della traccia PR5.

Ma le caratteristiche e l’atteggiamento delle due tracce (che anche il collegio peritale considera appartenenti ad un unico velivolo) sono talmente diversi da quelli delle altre tracce di “plot primari” che un più attento esame, oltre ad avere escluso decisamente l’ipotesi che si tratti di uno o due elicotteri, come erroneamente ipotizzato dal collegio peritale, ha fornito elementi concreti secondo i quali, con ogni probabilità, quella traccia apparterebbe ad un vecchio velivolo “executive” tipo PD-808 della nostra aeronautica che la sera dell’incidente partì da Pisa ed atterrò sull’aeroporto di Ciampino intorno alle 19.00-19.05, cioè proprio all’ora in cui si consumava la tragedia di Ustica.

Va peraltro rilevato che quest’ultimo fatto era già noto fin dai primi giorni successivi al disastro poichè esso risultò subito dalla verifica condotta dal 3° reparto dello Stato Maggiore Aeronautica;

- Il momento del presunto inserimento di un velivolo sconosciuto nella scia del DC9 è stato diagnosticato attraverso un “plot” anomalo comparso al radar Marconi nelle vicinanze della traiettoria del velivolo Itavia, a seguito del quale il collegio peritale ha effettuato un raffronto con la contemporanea situazione registrata al radar della difesa aerea di Poggio Ballone.

Questa procedura desta perplessità in quanto la materia era stata trattata in precedenza e, oltre al fatto che dalla registrazione del radar della difesa aerea traspare soltanto una situazione notevolmente confusa conseguente alla presentazione di tracce molto ravvicinate ed aggravata da interventi di operatori radar, non vi era risultato nulla che facesse presumere la presenza di un quarto velivolo (come peraltro espressamente asserito dallo stesso collegio peritale).

Ma il fatto più importante è che, ad una verifica dei dati cinematici del presunto velivolo estraneo (denominato LG461) e della sua posizione reciproca con il DC9 sono risultati chiaramente due fatti di grande rilievo:

- il velivolo estraneo ha velocità non facilmente assimilabile a quella di un aereo da caccia e nemmeno a quelle di un velivolo civile a getto;
- l'inserimento nella scia del DC9 appare impossibile, a meno che non si vogliano presumere manovre bizzarre che, anche se possibili, non sono proprie di un pilota professionista, ma si addicono più a chi è decisamente incapace, o ebbro o fuori di senno.
- I 4 "plot primari" comparsi al radar Marconi in posizione tale da far supporre la presenza di un velivolo estraneo a sinistra e ad un miglio "in coda" al DC9 non trovano alcun riscontro al radar Selenia dove, in corrispondenza dei tempi di apparizione dei suddetti 4 "plot primari", è rilevabile una situazione normale. Anzi, in prossimità di quei tempi, si nota invece un insieme di falsi "plot primari" (come ve ne sono altri nelle vicinanze) che si confonde con la traiettoria del DC9.

Ebbene, da questi ultimi "plot primari", analizzati in diverse combinazioni, si possono comporre delle tracce, certamente false, con caratteristiche di oggetti volanti che si muovono ora arretrati di 3 miglia, ora avanzati di 4 miglia rispetto al DC9.

Ma vi è di più. Esiste un altro caso, individuato a ridosso di una traccia (la 4216, appartenente ad un aereo civile e riportata alle figure da F-52 a F-56 della perizia, ma non considerata dal collegio peritale), in cui si osserva un gruppo di "plot primari" che risulta correlabile con un oggetto volante avanzato. Di circa 6 miglia rispetto alla posizione del velivolo, ma anche in questo caso è evidente che si tratta di una falsa traccia.

Come si vede, vi sono condizioni e situazioni che, nella loro sostanza, riproducono il fenomeno relativo ai 4 "plot primari" che il collegio peritale ha assimilato ad un velivolo estraneo nella scia del DC9; non dovrebbe avere poi grande rilevanza se questi gruppi di "plot primari" disegnano traiettorie avanzate o arretrate di pochissime miglia rispetto alla posizione del velivolo di linea oppure arretrate di un solo miglio rispetto al DC9;

- Le numerose sequenze di "plot primari", osservate al radar Marconi nel raggio di 50 miglia da Fiumicino, hanno suggerito l'ipotesi che si tratti di velivoli militari operanti con il supporto di una portaerei nel Tirreno (se l'esistenza della portaerei fosse confermata).

Su quelle presunte tracce, al di fuori della misurazione della direzione e della velocità, non è stata effettuata alcuna analisi specifica, ma solo ipotesi con tenui basi di concretezza ed una dissertazione tecnica e matematica per dimostrare l'impraticabilità della conclusione espressa in materia dal "Collegio Peritale Misiti" nella perizia di cui al riferimento nr.7, secondo cui quei tracciati potevano anche essere l'effetto di riflessioni

dei lobi secondari del radar Marconi (il radar Selenia non ha visto quelle tracce, se non la PR4 ed un “plot” della PR5 delle quali ho già fatto cenno). Un’ipotesi così dirompente come quella di presunti velivoli militari appoggiati da una portaerei, che di per sè costituirebbe uno scenario di guerra, avrebbe dovuto essere prima di tutto adeguatamente approfondita, poi enunciata con maggiore prudenza.

Infatti, tanti elementi cozzano contro quello scenario immaginato, il più rilevante dei quali è il fatto che, a seguito di una semplice verifica operativa, è risultato che, se veramente si fosse trattato di uno scenario di guerra, chi lo avesse pianificato e condotto sarebbe incorso in tanti errori talmente inammissibili ed esagerati da non meritare nemmeno di far parte di un aeroclub di infima categoria.

Ebbene, stante la presunta presenza di una portaerei, i protagonisti di quella operazione e di quegli errori sarebbero appartenenti alla marina degli stati uniti oppure alla marina francese: cosa che, evidentemente, appare del tutto assurda.

Riguardo poi alla dissertazione tecnica e matematica, le sue risultanze dovrebbero essere considerate nella loro giusta dimensione, trattandosi di una problematica complessa che anche sul piano scientifico presenta ancora tanti lati oscuri. Peraltro, non è la prima volta che, in problematiche così difficili, risultati dati per certi sono stati successivamente smentiti ed hanno dovuto essere rielaborati per manifesta incoerenza con talune situazioni reali non prese in considerazione.

Poichè la verifica operativa esclude che si possa trattare di velivoli, quella lunga serie di “plot primari” devono avere una loro origine sconosciuta. E, in mancanza di altri elementi consistenti e credibili, mi sembra maggiormente accreditabile la più semplice delle ipotesi: quella secondo cui le presunte tracce traggano origine da anomalie elettromagnetiche conseguenti ad una situazione complessa che le ha generate (tramonto del sole, turbative meteorologiche, apparato radar Marconi di vecchia generazione, ed altro); cioè, l’ipotesi del “collegio Misiti”, ben lontana dall’immaginare scenari aerei inconsistenti e, perciò, poco credibili, appare meno irrealista di quella intuita dal “collegio Dalle Mese”;

- Le deviazioni dei “plot” del DC9 nella fase finale della sua traiettoria sono state oggetto di semplice citazione nel testo della perizia, ma vi si intuisce agevolmente che il motivo di quella citazione è legato alla presunta presenza di un velivolo nella scia del DC9.

Allora non si comprende bene perchè quelle deviazioni non siano state opportunamente approfondite nel testo poichè le preziose ed abbondanti elaborazioni relative alle traiettorie rilevate dai due radar di

Fiumicino (allegato d) avrebbero evidenziato finalmente l'inconsistenza di quella ipotesi che da troppi anni è stata portata avanti con pregiudizievoli ripercussioni sulla verità.

Infatti, dalle suddette figure basta osservare la traiettoria del DC9 e quelle ad essa adiacenti per constatare che le deviazioni di cui trattasi sono ovunque molto ampie nelle registrazioni del Marconi mentre sono decisamente più contenute o quasi inesistenti in quelle del Selenia.

Inoltre, tutte le altre tracce, comunque ubicate (che non sono state considerate dal collegio peritale), presentano sempre ampie deviazioni dei loro "plot" al radar Marconi e non al radar Selenia; anzi, quelle deviazioni sono sovente più ampie di quelle osservabili sulla traccia del DC9, ma non per questo qualcuno penserebbe mai che nella loro scia si annidavano velivoli sconosciuti.

Ma il fatto più strepitoso lo si rileva da alcuni tracciati prodotti dalla "Perizia Blasi" (riferimento nr.1) e riportati alle figure in Allegato E.

Tali figure riguardano l'area dell'incidente e rilevano la traccia del DC9 e quelle di due altri velivoli civili (Air Malta e Beatours). Ebbene, proprio in quell'area e nei momenti prossimi al disastro, la traccia del velivolo Beatours rilevata dal Marconi presenta deviazioni analoghe a quella del DC9 (la Air Malta volava a quota più elevata e, perciò, le sue deviazioni sono meno accentuate), ma nessuno ha mai pensato di affermare che nella scia del Beatours volasse un velivolo sconosciuto.

Da notare, ancora una volta, che tutte quelle deviazioni non sono osservabili al Selenia.

Mi pare perciò più che logico ritenere che esse non abbiano nulla a che vedere con un velivolo nella scia del DC9, ma che siano invece dovute, molto più semplicemente, alla distanza del velivolo da Fiumicino, alle prestazioni del radar Marconi e, probabilmente, anche al particolare momento della rivelazione (crepuscolo serale) ed alle condizioni di instabilità dell'atmosfera;

- I "plot primari" -17 e -12, apparsi al radar Marconi, fanno parte della storia del disastro di Ustica in quanto vennero individuati 17 anni or sono e da quel momento sono stati oggetto di costanti osservazioni ed analisi che hanno condotto a risultati talmente diversi, e talvolta assurdi, da far molto riflettere sulla loro natura e sulla validità delle soluzioni.

Ora, alla luce della larga messe di dati e di elementi forniti dalle elaborazioni prodotte dal collegio peritale sulle traiettorie rilevate dal radar di Fiumicino (Allegato D), mi sarei aspettato un'attenta valutazione dei due menzionati "plot primari".

Invece, come per le deviazioni dei "plot" del DC9 nel tratto finale della sua traiettoria, il testo della perizia riporta, in materia, solo laconiche

citazioni che, tuttavia, lasciano intuire l'importanza attribuita ai due "plot primari" -17 e -12 nel contesto dello scenario costruito: cioè, quei due "plot" indicano la presenza di un o più velivoli sconosciuti.

Già il fatto che i due "plot primari" non sono visti dal radar Selenia, come tutti gli altri "plot primari" che hanno contribuito alla costruzione del catastrofico "scenario di guerra", avrebbe dovuto destare il sospetto che la natura di quei ritorni radar fosse diversa da quella di un oggetto volante.

Ma oggi, proprio con l'aiuto della "Perizia Dalle Mese" (ecco uno dei motivi per i quali la considero un documento di provvidenziale importanza ai fini della ricerca della verità), e senza fare ricorso a precedenti perizie ed a complesse, quanto sterili, formulazioni matematiche che hanno prodotto risultati sempre decisamente diversi e fortemente discutibili, possiamo valutare con maggiore obiettività quei due "plot primari".

Infatti, in un contesto che vede tante sequenze correlabili e tanti raggruppamenti di "plot primari" distribuiti ovunque nell'area in cui si è sviluppato il percorso del DC9, i due "plot" -17 e -12 appaiono un fenomeno minimo. La loro lucentezza, ben lungi dall'essere attribuibile a velivoli in "coppia", appare più verosimilmente associabile a due dei falsi "plot primari" generati in abbondanza dai "rumori" di natura elettronica degli estrattori associati ai radar, dai quali vengono poi tratte tutte le registrazioni.

Se poi allarghiamo il campo d'indagine a tutte le particolari condizioni connesse al momento delle registrazioni, al luogo interessato, alle prestazioni del radar Marconi, all'instabilità atmosferica, possiamo trarre la conclusione che quei due "plot primari" -17 e -12, come tantissimi altri, sono figli delle menzionate condizioni. E non sarà certo l'analisi "microscopica" effettuata da uno studio di parte sui due "plot" senza prendere in considerazione tutti gli altri importanti aspetti concomitanti (con il già citato risultato di identificare nella luminosità dei "plot" la presenza di una coppia di velivoli), a fornire la corretta chiave interpretativa della loro reale natura.

Punto 3. - quanto finora rappresentato costituisce soltanto un arido accenno panoramico su alcuni degli interrogativi che solleva la "Perizia Radaristica Dalle Mese". I miei veri commenti sono contenuti agli allegati A, B e A e, in via subordinata, ma con tante sommarizzazioni, ai precedenti Capitoli II° e III° ai quali suggerisco il rinvio in caso di esigenze di chiarimenti.

Quale messaggio propongono le valutazioni effettuate ai menzionati allegati e capitoli?

Il più semplice ed ovvio: le conclusioni cui è giunto il collegio peritale non sono, in linea di principio, molto diverse da quelle alle quali sono pervenute le perizie precedenti.

Motivo? la carenza di dati di base ed una loro incompleta utilizzazione non hanno consentito di pervenire a conclusioni concrete, realistiche ed affidabili, ma soltanto di formulare ipotesi non sostenute da fatti precisi e, quindi, non dimostrate; tanto è vero che una diversa e più ampia impostazione e sviluppo delle indagini sulle registrazioni radar giunge a ritenere quelle ipotesi senza fondamento, mentre è possibile formularne altre del tutto diverse, più consistenti e, in ultima analisi, più concrete e probabili.

In altri termini, le conclusioni del “collegio peritale Dalle Mese” non posseggono i requisiti per essere assunte ad ausilio per la ricerca della verità sulla tragedia di Ustica.

Sono pertanto convinto che il “Collegio Dalle Mese” abbia perso un’ottima occasione per presentare una perizia meritevole di ogni rispetto e dai risultati apprezzabili.

Quali avrebbero potuto essere detti risultati?

Quelli che scaturiscono direttamente dalle analisi, senza personalizzazioni e, soprattutto, senza la ricerca affannosa di una soluzione che non c’è.

Eppure l’esordio della perizia era dei più promettenti:

“Va detto, in forma del tutto generale che, comunque, la pur cospicua mole di documentazione resa disponibile ha fornito informazioni relativamente scarse rispetto ai quesiti formulati dal GI per questo il lavoro del CP è risultato particolarmente oneroso e in molti casi non è stato possibile arrivare a conclusioni definitive”.

Eppure le analisi e le valutazioni delle registrazioni radar della difesa aerea avevano concluso con un nulla di fatto in merito alla possibile presenza di un velivolo nella scia del DC9.

Vi è, inoltre, una frase che colpisce particolarmente: quella che racchiude la vera conclusione cui è giunto il collegio peritale riguardo ai risultati parziali emersi dalle valutazioni concernenti l’inserimento di un velivolo estraneo nella scia del DC9 nell’area Firenze-Siena e la presenza del medesimo velivolo nella scia del DC9 da quel momento fino al compimento del disastro:

“il CP sottolinea che gli eventi sopra riportati se presi singolarmente non potrebbero essere considerati particolarmente significativi. Tuttavia la loro concomitanza appare rilevante e tale da rendere plausibile la presenza di un velivolo sconosciuto”.

Mi sembra che la suddetta frase possa essere letta anche in modo diverso; nel senso che, in assenza di risultati concomitanti, la presenza di quel velivolo sconosciuto nella scia del DC9 non sarebbe plausibile.

Infine, in chiusura delle conclusioni della perizia compare una frase ancora più esplicita riguardo agli elementi disponibili per lo sviluppo delle indagini ed al valore che, secondo lo stesso collegio peritale, dovrebbe essere correttamente attribuito alle risultanze prospettate:

“va comunque sottolineato che la carenza di dati, più volte evidenziata nel corso della relazione, non consente di arrivare a conclusioni definitive, ma soltanto di formulare ipotesi che, non essendo in contrasto con i dati esaminati, necessitano di ulteriori valutazioni”.

Ora, abbiamo visto quanti interrogativi sollevano quelle risultanze che vorrebbero la presenza del velivolo sconosciuto nella scia del DC9 ed a quali e quante perplessità si prestano anche gli altri risultati della perizia (mi riferisco alla presunta esistenza di velivoli militari operanti con il supporto di una portaerei, desunta da sequenze di “plot primari” registrati dal radar Marconi nell’area di Fiumicino, ed alla presunta presenza di uno o più velivoli desunta dai due “plot primari” -17 e -12 registrati dal radar Marconi a circa 30km ad Ovest-Nord-Ovest del punto della sciagura).

Mi pare allora del tutto incomprensibile che il collegio peritale, dopo i costanti preavvertimenti espressi con grande onestà sulle difficoltà di giungere a risultati concreti, formuli valutazioni incomplete, affrettate ed anche temerarie, e soprattutto enunci, in contraddizione con sè stesso, conclusioni alle quali attribuisce rilevante credito di concretezza (oltretutto, in un caso, con il supporto di testimonianze che nulla hanno in comune con una perizia squisitamente tecnica come quella ad esso commissionata).

Quelle conclusioni, lo sottolineo ancora, hanno validità soltanto come enunciati di ipotesi da dimostrare (come del resto ammesso dallo stesso collegio peritale in chiusura delle conclusioni), ma non sono accettabili in termini di solidi risultati.

Tutto ciò conferma ancora una volta che la “Perizia Dalle Mese”, come ogni altra perizia radaristica, ha bisogno di ulteriori e più concreti riscontri che ne avvalorino o ne rigettino i risultati. Occorre, cioè, tornare alle conclusioni estratte dal relitto del DC9 Itavia.

Punto 4. - Ecco che, dopo tanto vagare, siamo tornati alle origini poichè, senza voler togliere alla “Perizia Dalle Mese” alcuno dei meriti più volte riconosciutigli, la sola possibilità di risolvere il caso di Ustica è quella di riconsiderare, magari con ulteriori approfondimenti, i risultati della perizia sul relitto del DC9 e dare ad essi il valore ed il significato che gli sono propri e che gli derivano da quanto sancito nel Manuale ICAO, elaborato da uno stuolo di esperti di prestigio mondiale e ratificato dall’Italia.

Il Manuale ICAO, che avrebbe dovuto trovare piena applicazione fin dal giorno della sciagura, ma che varie improvvise circostanze non lo hanno consentito, attribuisce dichiaratamente al relitto del velivolo un valore primario nella ricerca delle cause di incidenti aerei.

Insomma, cosa vuole far comprendere la “Perizia Dalle Mese” con le sue risultanze?

Non vi è dubbio che lo scenario rappresentato dal collegio peritale tende a creare le premesse per affermare l’abbattimento del DC9 a mezzo di un missile aereo.

Non mi sembra che vi sia altro intendimento. Non penso, cioè, che si voglia riesumare l’ipotesi della collisione in volo poichè essa risulta impossibile anche dalle analisi radar; nè ritengo che si voglia rivalutare la tesi della “quasi-collisione” poichè essa, come ho dimostrato in diversi miei documenti, è improponibile in ogni senso e sotto ogni aspetto.

Allora, se la tesi è quella dell’abbattimento con uno o più missili aerei, considerati i tanti interrogativi che propone la perizia radaristica, la risposta potrebbe essere data solo dal relitto del DC9.

Ma se quella tesi, per me rispettabilissima come ogni altra che deve essere dimostrata, cozza contro quel relitto, dove non è stata individuata alcuna traccia di segnature di schegge di teste di guerra di missili, bisogna attenersi alla realtà emergente.

Occorre, in sostanza, prendere atto che i tentativi fatti finora per dimostrare la tesi del “missile” mediante argomentazioni artificiose ed insignificanti, oppure con l’ausilio di pseudo-segnature cercate affannosamente sul relitto, ecc., non hanno condotto ad alcun serio risultato. Anzi, proprio questa assenza di risultati costituisce il verdetto più serio ed evidente che logicamente ne consegue.

Anche la tesi dei 2 missili aerei che avrebbero abbattuto il DC9 non per effetto delle loro teste di guerra, ma per l’impatto dei loro motori ed ausili di guida contro la fiancata del velivolo, suggerisce foschi pensieri per la sua temerarietà, l’assenza di realismo e la totale infondatezza (come ho avuto modo di evidenziare nei documenti ai Riferimenti nr.9 e nr.10).

Proprio in questi giorni il “Collegio Peritale Dalle Mese” ha depositato un “supplemento di perizia” in risposta ai quesiti posti dal GI a chiarimento di taluni aspetti della perizia radaristica in riferimento nr.11.

Le risposte fornite erano prevedibili poichè, come è sempre avvenuto, il collegio peritale ha confermato con ulteriori elementi le risultanze già consolidate.

Anzi, secondo quanto riportato con molto risalto dai “mass-media”, sono state fornite risposte concernenti anche la natura dei “plot” -17 e -12 i cui contenuti, come già mi sembrava di avere intuito, ricordano molto da

vicino quelli evidenziati negli elaborati della Parte Civile di cui ai Riferimenti nr.3 e nr.8.

Vi è tuttavia, a quanto sembra, un'unica differenza che ritengo essenziale: la riaffermazione della scarsità di dati di partenza che non danno certezze alle conclusioni raggiunte.

Quest'ultimo fatto richiama ancora una volta i miei commenti: le perizie radar, ed in particolare quella relativa al disastro di Ustica, non forniscono risultati "primari", ma solo evidenze da confermare (cioè ipotesi con vari gradi di attendibilità), salvo casi del tutto specifici e non complessi nei quali le registrazioni radar consentono valutazioni limpide ed incontrovertibili (condizioni che proprio non ricorrono nel nostro caso).

Allora la verità va cercata per altre vie che il Manuale ICAO ha indicato a tutti i paesi aderenti: un'indagine approfondita sul relitto, magari ripercorrendo gli studi già effettuati approfondendone gli aspetti ritenuti controversi (non, come ho sentito alla televisione, rigettando "in toto" i risultati conseguiti che, mi sembra anche a parere del collegio peritale, sono meritevoli di attenzione e di riflessione).

Non intendo con ciò sostenere affatto la conclusione della "bomba a bordo", ma se non vengono individuate decise tracce di schegge di missile non si può certo affermare che il velivolo è stato colpito da missili, qualunque sia lo scenario assunto.

Punto 5. - Il presente documento non ha la pretesa di essere nel giusto ad ogni costo e di porsi in contrapposizione con i risultati del "Collegio Peritale Dalle Mese".

La materia che ho trattato è, in alcuni settori, estranea al mio bagaglio culturale ed ho perciò dovuto fare sforzi non indifferenti per decifrare la perizia, comprenderla, commentarla e verificarla. E' pertanto probabile che l'elaborato, in qualche sua parte, non sia esauriente.

D'altra parte, vi sono tanti altri settori molto importanti, nei quali sono state sviluppate le mie verifiche, che mi sono molto congeniali; da queste ultime aree di indagine ho tratto, in particolare, tante mie considerazioni, deduzioni ed osservazioni che costituiscono l'ossatura delle conclusioni alle quali sono giunto.

Nessuna osservazione sarebbe stata avanzata qualora le conclusioni della perizia fossero state tratte in armonia con il reale contesto nel quale si sono concretizzate. Cioè:

- fossero state enunciate in termini di ipotesi, di possibilità, di probabilità e non, come in più parti si lascia comprendere, in termini certezze o quasi certezze. Ciò in quanto, obiettivamente, quelle certezze non sono rilevabili dai reperti analizzati e valutati;

- fossero scaturite da un'indagine completa ed a tutto orizzonte (come quella effettuata sulle registrazioni radar della difesa aerea) in modo che dal più ampio ventaglio di deduzioni raccolte fosse scaturita una valutazione approfondita che, forse, avrebbe diversamente orientato il collegio peritale o, quanto meno, gli avrebbe suggerito più moderazione, maggior riflessione, più prudenza.

Le mie verifiche, quindi, hanno voluto, in un certo senso, coprire settori d'indagine che non risultano adeguatamente scrutati dal collegio peritale ed il loro significato sta soprattutto nel fatto che, ampliando le aree di indagine, le ipotesi formulabili appaiono nettamente diverse dalle risultanze della perizia.

In conclusione, la “perizia Dalle Mese”, come tutte le precedenti perizie radaristiche, pur con traguardi diversi, in parte lodevoli e meritori, ha fornito risultati non conclusivi ai fini dell'individuazione delle cause dell'incidente di Ustica.

I fatti ci dicono che il recupero del DC9 ha segnato la vera chiave di volta delle indagini, anche in armonia con quanto riportato nel manuale ICAO.

Per altro verso, i fatti ci dicono anche che la decisione di commissionare la perizia radaristica è stata opportuna. Da essa è stato possibile:

- risolvere problemi delicatissimi pendenti da anni (come la presunta manipolazione delle registrazioni radar della difesa aerea che, finalmente, si è rivelata del tutto inconsistente);

- produrre una minuziosa e puntuale analisi di tutte le tracce registrate dai radar della Difesa Aerea e del controllo del Traffico Aereo, grazie alla quale sono stati possibili: approfondimenti che hanno messo in luce le stridenti conclusioni del collegio Peritale; l'ampliamento delle aree d'indagine che ha consentito nuove interpretazioni dei fenomeni e la formulazione di nuove ipotesi.

Ora, dunque, la parola dovrebbe tornare al relitto del DC9 avendo sempre in mente che, al di sopra delle tante perizie, dei tanti studi di Parte, dei tanti artifici, tanti scenari, tante supposizioni e tante distorte affermazioni, resta il fatto formalmente accertato che su quel relitto non sono state individuate tracce che appaiono, anche lontanamente, appartenenti a signature provocate da missili.

E' questo il responso più importante. Esso e tutte le osservazioni, considerazioni e valutazioni espresse nel presente documento dovrebbero suggerire qualche ripensamento sulle conclusioni che il “Collegio Peritale Dalle Mese” ha tratto nella sua perizia radaristica.”

A tali conclusioni, che rendono merito al lavoro del collegio d'Ufficio, questi stessi periti risponderanno in ulteriori documenti di cui oltre.

* * * * *