

TRIBUNALE CIVILE

DI PALERMO

ATTO DI CITAZIONE

I Sigg.ri:

1) **Omississ....**

62) omississ

T

Tutti nella qualità di eredi dei Sigg.ri (omississ) deceduti nel disastro aviatorio della Compagnia ITAVIA avvenuto nei cieli di Ustica la sera del 27 giugno 1980,

Tutti rappresentati e difesi, congiuntamente e disgiuntamente, per procure rilasciate in calce al presente atto, dagli **Avv.ti Daniele Osnato**, del Foro di Caltanissetta, ed **Alfredo Galasso**, del Foro di Palermo, domiciliati ai fini del presente giudizio in Palermo presso lo studio dell'Avv. Alfredo Galasso in Via Pacini n.67, (email studiolegalegalasso@virgilio)

ATTORI

CONTRO

- 1 **MINISTERO DELLA DIFESA**, in persona del Ministro *pro-tempore*,
- 2 **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**, in persona del Ministro *pro-tempore*,

Tutti rappresentati dall'*Avvocatura Distrettuale dello Stato di Palermo* e presso di essa domiciliati in Palermo alla Via Alcide De Gasperi n.81,

CONVENUTI

PREMESSA CRONOLOGICA IN FATTO:

Il 27 giugno 1980 avveniva il disastro aereo del DC9 della Compagnia ITAVIA, inabissatosi nelle acque del Tirreno tra le isole di Ponza e di Ustica con 81 persone a bordo. In tale occasione perdevano la vita, tra gli altri, i congiunti degli odierni Attori.

L'ITER GIUDIZIARIO:

A seguito dell'evento si attivava un complesso ed annoso iter giudiziario penale che di seguito viene sinteticamente esposto:

Istruttoria sommaria (prima fase): dal 27 giugno 1980 al 10 luglio 1980: l'inchiesta è affidata al Sostituto Procuratore presso la Procura della Repubblica di Palermo dott. Aldo Guarino (per competenza territoriale);

Istruttoria sommaria (seconda fase): dal 10 luglio 1980 al 31 dicembre 1983: l'inchiesta è affidata al Sostituto procuratore presso la Procura della Repubblica di Roma dott. Giorgio Santacroce.

Istruttoria formale (prima fase): dal 1 gennaio 1984 al 23 luglio 1990: l'inchiesta è affidata al Giudice Istruttore presso il Tribunale di Roma dott. Vittorio Bucarelli (subentra come G.I. accanto al P.M. dott. Giorgio Santacroce)

Istruttoria formale (seconda fase): dal 23 luglio 1990 al 31 agosto 1999: l'inchiesta è affidata al Giudice Istruttore presso il Tribunale di Roma dott. Rosario Priore, affiancato dai P.M. della Procura della Repubblica di Roma.

Processo di primo grado c/o 3^a Sezione Corte di Assise di Roma: (dal 28/09/00 al 30/04/04).

Processo di secondo grado c/o 1^a Sezione della Corte di Assise di Appello di Roma.

Processo di Cassazione c/o la 1^a Sezione Penale.

LA SENTENZA DEL GIUDICE PRIORE:

La tortuosa vicenda processuale/penale vedeva la produzione di una enorme mole di acquisizioni probatorie tra le quali, per quello che consta nel presente procedimento,

numerossissime perizie e consulenze tecniche tendenti all'accertamento del fatto causale della strage, con particolare riferimento alle ragioni per cui, quella sera del 27 giugno del 1980, un aereo civile in volo su rotta regolarmente assegnata si era repentinamente destrutturato a seguito di una esplosione che aveva stroncando, oltre alla vita di 81 incolpevoli passeggeri, la dignità di un intero Paese.

Il 31.08.1999 il Giudice Istruttore Rosario Priore depositava l'Ordinanza/Sentenza, emessa secondo le disposizioni del previgente Codice di Procedura Penale, con la quale rinviava a giudizio uno sparuto gruppetto di Generali dell'Aeronautica Militare imputati del reato di cui all'art.289 c.p. (*"Attentato agli Organi Costituzionali"*) per avere impedito l'esercizio delle attribuzioni governative in relazione alla ricerca della verità. Archiviava, il Giudice, il reato di *"strage"* poiché *"ignoti erano gli autori materiali del fatto"* ed ordinava il non doversi procedere per intervenuta prescrizione del reato in capo ad una quarantina di altri imputati.

IL PROCEDIMENTO PENALE DI MERITO:

Chiusasi l'Istruttoria Formale, il giudizio proseguiva - a carico dei Generali dell'Aeronautica Militare Italiana - presso la 3^a Sezione della Corte di Assise di Roma, attraverso un lungo ed altrettanto complicato iter dibattimentale che vedeva impegnati tutti quanti i Periti ed i Consulenti che, nella fase istruttoria, avevano relazionato per quanto di loro competenza. Il processo, durato quasi quattro anni durante i quali furono assunte centinaia di testimonianze, si concludeva con l'assoluzione degli Imputati per intervenuta prescrizione, con modifica del Capo di Imputazione dal 1° comma dell'art.289 (*impedimento*) al 2° comma dello stesso articolo (*turbamento*).

Con successiva Sentenza del 15.12.2005, la 1^a Sezione della Corte di Assise di Appello di Roma, al termine di una frettolosa istruttoria durata solo una decina di

udienze (dedicate solo alle conclusioni delle parti) rigettava le istanze di riapertura del Dibattimento e concludeva per una formula assolutoria ex art.523 c.p.c. (“*per insufficienza di prove*”).

In data 24/02/2006, il Parlamento Italiano, con la L.n.85, modificava l’art.289 del C.p. aggiungendo la condizione di “*atti di violenza*” al reato e, di fatto, condonava ai Generali Imputati il fatto a loro ascritto.

In data 10.05.2006, la Procura Generale di Roma proponeva ricorso in Cassazione richiedendo, in luogo dell’*assoluzione per insufficienza di prove* emessa dal Consesso di Assise di Appello, la dichiarazione assolutoria perché *il fatto non è più previsto dalla legge come reato*.

In data 10/01/2007 la 1^a Sezione della Cassazione rigettava il ricorso della Procura Generale e confermava la sentenza assolutoria del Consesso di Appello.

Alla luce delle considerazioni testé esposte, ad oggi, la vicenda processuale penale va considerata cessata.

LE CONCLUSIONI GIUDIZIARIE IN SEDE PENALE:

Si impone, sempre nella fase di premessa, una necessaria sintesi delle conclusioni giudiziarie sin ora emerse in relazione all’accertamento dei fatti che, nel contesto accusatorio mirato alla verifica dei fatti ascritti ai Generali dell’Aeronautica Italiana Bartolucci Lamberto e Ferri Franco, sono state comunque oggetto di verifica dibattimentale; tale verifica, ai fini della presente causa, appare di rilevante importanza poiché le susseguenti domande risarcitorie trovano, appunto, la propria fonte proprio nelle conclusioni a cui la Magistratura Penale è giunta nell’annosa ricerca della verità che, come detto, ha avuto un suo sviluppo distinto in tre fasi:

- 1) Istruttoria Formale;
- 2) Dibattimento di Primo Grado;

3) Dibattimento di Secondo Grado.

LE CONCLUSIONI DELLA SENTENZA/ORDINANZA DEL GIUDICE PRIORE:

Come si avrà modo di constatare dalla lettura della Sentenza/Ordinanza del Giudice Rosario Priore, varie e diverse amministrazioni sono state ritenute responsabili dall'Autorità Giudiziaria sia in ordine al proprio dovere di esibizione e di collaborazione sia con riferimento al loro obbligo di interpretazione delle risultanze materiali; tra esse indichiamo:

- 1 L'Aeronautica militare dipendente dal Ministero della Difesa
- 2 Lo Stato Maggiore della Difesa dipendente dal Ministero della Difesa
- 3 Il SISMI dipendente dal Ministero della Difesa
- 4 L'Ente pubblico gestore del porto di Napoli dipendente del Ministero dei Trasporti
- 5 L'Ente pubblico gestore degli scali aerei civili di Crotone, di Palermo Punta Raisi e di Bologna dipendenti dal Ministero dei Trasporti

Prima di esporre analiticamente le risultanze processuali che comprovano il diritto all'odierno invocato risarcimento civile, preme sottolineare che l'obiettivo del presente atto è quello di dimostrare, al di là di una valutazione in termini di rilevanza penale che spetta solo al giudice in sede propria, quanto le disfunzioni tra gli uffici, gli equivoci tra le autorità amministrative, le condotte negligenti, le testimonianze reticenti di numerosi protagonisti (quale che sia il movente della reticenza), le clamorose omissioni (quale che sia il movente delle condotte), la dispersione del materiale probatorio, gli ostacoli posti alla attività del giudice, abbiano leso i diritti degli odierni Attori.

A tale proposito verrà fatto ampio ricorso in narrativa alle stesse parole utilizzate dal Giudice Istruttore di Roma, dott. Rosario Priore, nella monumentale opera di

ricostruzione dell'attività svolta, descritta nella più volte richiamata sentenza-ordinanza del 31 agosto 1999; e, con lo stesso sistema, verrà fatto riferimento alle conclusioni della Corte di Assise che ha proseguito il giudizio di merito.

Detto ciò, vediamo cosa è stato accertato in capo ai Ministeri Convenuti:

“Questa inchiesta, come più volte s'è ripetuto, è stata caratterizzata da numerosi casi di chiusura totale delle persone che deponavano. Non pochi hanno mostrato di non voler riferire persino circostanze semplici e di alcuna responsabilità per sè, di cui dovevano necessariamente essere a conoscenza. Ed anche se più volte richiamati con fondate e logiche contestazioni, e la prospettazione degli obblighi di legge, si sono rifiutati di recedere dalla scelta di opposizione alle indagini. Quasi ostentando sicumera ed irridendo le sanzioni – che in verità secondo la normativa di transizione tra i due codici di rito non sono assolutamente proporzionate alla gravità delle condotte e dei loro effetti, specie quando le reticenze e i favoreggiamenti concernono delitti gravissimi come la strage o l'alto tradimento. E generando così un quasi generale clima di omertà, militare, di corpo, di ceto, di interessi.

Più volte nel corso di atti, queste reticenze sono apparse di tali dimensioni da imporre una reazione giudiziaria. Ci si è riservati, sia per non appesantire ulteriormente l'inchiesta, sia per obiettive incertezze determinate dal trapasso delle procedure. A questo punto occorre procedere, rimettendo all'Ufficio del PM le copie di quelle dichiarazioni palesemente mendaci e reticenti, per quanto di competenza di quell'organo (Sent.-Ord. Giudice Priore, pag.5429).

Anche un appartenente allo Stato Maggiore della Difesa, il gen. Mario Arpino, ascoltato dalla *Commissione di inchiesta per la scoperta delle cause delle stragi in Italia*, ha avuto modo di esprimere le proprie amare considerazioni a proposito di

quanto accaduto durante le indagini sul disastro del DC9 Itavia, vicenda che più di ogni altra amministrazione ha visto coinvolta la stessa Aeronautica Militare, cui il generale appartiene: *“mi hanno impressionato la serie di distorsioni, di manchevolezze, di testimonianze sbagliate o reticenti ivi documentate. Emerge effettivamente un quadro a tinte fosche del comportamento dei componenti della Forza Armata (...)”*.

Prima di indicare le condotte che gli appartenenti a diverse Pubbliche Amministrazioni hanno tenuto sulla vicenda dal 1980 al 1999, è necessario premettere che verranno elencati gli episodi a seconda dei singoli uffici organici coinvolti dalle richieste dell’Autorità Giudiziaria. All’interno di questa più generale classificazione si cercherà di dare conto dello sviluppo cronologico e della rilevanza dei singoli episodi rispetto agli ostacoli e ai ritardi proposti all’accertamento dei fatti.

L’AERONAUTICA MILITARE – MINISTERO DELLA DIFESA

Il 35 CRAM di Marsala

Uno dei centri radar di maggior importanza per l’inchiesta sulla strage è stato certamente quello di Marsala dove aveva sede il 35 CRAM (Centro radar della Difesa Aerea) dell’Aeronautica Militare, stante il luogo nel quale è precipitato il DC9 Itavia il 27 giugno 1980 (il tratto di mare compreso tra l’isola di Ponza e l’isola di Ustica).

Questo spiega perché l’attività istruttoria ha avuto come oggetto privilegiato in una prima fase le risultanze emergenti da codesto sito radar.

Come ha sottolineato il GI, l’ostruzionismo rispetto ai suddetti accertamenti è emerso clamorosamente, rendendo difficile perfino l’identificazione dei militari presenti all’interno del centro al momento dell’accaduto:

Le difficoltà maggiori si sono riscontrate nel momento in cui si è tentato di individuare i nominativi dei militari presenti in sala operativa la sera del 27 giugno 80. (...)

Pertanto fino al 1986 si conosceranno le generalità soltanto di 5 militari presenti in sala operativa la sera del disastro.

Per giungere alla individuazione di tutti i presenti in sala operativa si dovranno attendere ancora due anni e solo a seguito dell'inchiesta avviata dalla Procura di Marsala per effetto della trasmissione televisiva "Telefono giallo", andata in onda il 6 maggio 88 (sent-ord, pag.192).

Per quanto riguarda il reperimento di documentazione essenziale il GI sottolinea:

Purtroppo nessun riscontro è stato possibile acquisire, né sull'eventuale piano di volo trasmesso da Ciampino a Marsala, né tantomeno sulla inizializzazione della traccia. Sui piani di volo è stato più volte ribadito dalle autorità preposte che, a causa del lungo tempo trascorso, risultavano distrutti. (Sent-ord. pag.259)

Una distruzione colpevole comunque solo che si rilevi come la rilevanza ed il significato di tale documentazione non poteva non essere chiara fin dal 1980 all'Amministrazione che la custodiva, così come era nota l'esistenza di una istruttoria penale sul disastro.

Il G.I. rileva il carattere sistematico di queste distruzioni e specifica l'assoluta rilevanza per l'esito delle indagini del materiale distrutto:

*Tra le numerose difficoltà che si sono riscontrate nel tentativo di ricostruire cosa realmente accadde nella sala operativa di Marsala, una considerazione a parte, deve essere necessariamente fatta sulla mancanza dei registri di sala operativa che sono risultati distrutti. **Il loro esame sarebbe stato di sommo rilievo per l'accertamento della verità, in quanto in essi venivano registrate le attività più importanti di sala***

operativa. Di questi registri sono stati consegnati - diversi anni dopo il fatto - soltanto quello dell'IC e del MIO. Non è stato possibile pertanto verificare il contenuto del registro del Master Controller (il più importante), del TPO, dell'IO, nonché del registro DAI. (Sent-ord. pag.263)

Il GI fa ulteriormente rilevare un dato clamoroso perché evidenzia come l'ostacolo all'accertamento concerna specificamente il disastro aereo del 27 giugno 1980 e non si inquadri solo in una generale negligenza conservativa:

*Deve essere anche rilevato che **il registro, acquisito soltanto nel novembre 89, presenta lo strappo della pagina immediatamente precedente a quella in cui risultano registrate le attività di cui sopra. Va rilevato inoltre che si è accertato che il foglio del 27 giugno 80 è stato interamente compilato dal sergente Abate, assistente del guida caccia, Muti, in tempi successivi. Tra l'altro è stata compilata con grafia chiara e leggibile, al contrario invece delle altre pagine. Abate non fornirà risposte convincenti sulla singolarità delle annotazioni (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 12.10.95).***

Tra l'altro, nel momento in cui il registro è stato esibito a quest'ufficio, le pagine sono risultate numerate progressivamente, mentre in un una fotocopia riproducente la pagina del 27 giugno 80, esibita da Muti, non si rileva la numerazione (v. interrogatorio Muti Sebastiano, GI 26.09.89). Questa è la prova inoppugnabile che il registro è stato numerato prima dell'esibizione; si deve pertanto riflettere sulle reali motivazioni della tardiva numerazione di pagine. (Sent-ord pag.264)

Anche su questo registro, come per quello dell'IC, si devono effettuare considerazioni. Innanzitutto gli orari descritti sul registro risultano in netto contrasto con gli orari riportati nei nastri di registrazione. Difatti il nastro di registrazione nr.99 ha registrato dati del traffico aereo fino alle 19.04Z, e in seguito riprende a

registrare nuovamente alle ore 19.48Z. Il nastro di registrazione nr.100 invece risulta aver registrato dati dalle ore 19.12Z alle ore 19.22Z e non dalle ore 19.00Z alle ore 19.25Z così come risulta annotato sul registro. Poi nessun riferimento viene scritto, come invece si sarebbe dovuto, sull'inserimento del nastro SPS-5904 o altro nastro SPS. Pertanto rimangono forti dubbi sull'effettivo caricamento del nastro "Synadex" nel sistema.

*Ma l'annotazione più singolare risulta quella che viene richiamata, nella pagina con l'asterisco che dà atto della sostituzione del nastro 99 con il nastro 100. Questa annotazione veniva **aggiunta** dopo la registrazione dell'ordine del capo controllore di sospendere l'esercitazione; invece, avrebbe dovuto essere trascritta insieme all'indicazione di inizio dell'esercitazione. Non risultano pertanto chiari i motivi di questa "svista". (sent-ord pag.264)*

Per quanto riguarda invece le testimonianze degli operatori il GI prosegue, evidenziando le macroscopiche reticenze di taluno:

D'Amico ha dichiarato, innanzitutto, che la sera del 27.06.80 non era in sala operativa, ma nel corso della telefonata delle 17.22Z si sente nel sottofondo la voce di un altoparlante che trasmette un messaggio per il sergente maggiore D'Amico con richiesta di recarsi in sala telex. Quindi fino a un'ora e mezza circa dall'evento D'Amico si trovava in servizio, anche se non è stato possibile accertare se all'interno o all'esterno della sala operativa. La sua presenza a Marsala la sera del disastro sarà importante per altra vicenda in quanto egli essendo operatore MIO potrebbe essere stato il militare che ha effettuato la riduzione dati.

Inoltre D'Amico annota, sulla pagina del registro relativa al 28 giugno, di "non usare il nastro di Reg. n.100", ma al riguardo non ha mai saputo fornire valide spiegazioni

sulle circostanze in cui apprese di non usare quel nastro (Tozio non lo aveva evidenziato sul registro) (v. esame D'Amico Carlo, GI 16.11.95).

Infine, D'Amico annota sempre sulla stessa pagina del registro la sostituzione del nastro di registrazione nr.99, alle ore 10.47Z, mentre in realtà i dati registrati sul nastro n.99 risultano fino alle ore 08.12Z del 28.06.80.

Sempre per quanto concerne la reperibilità della documentazione ed in particolare dei nastri della registrazione radar valgono le seguenti riflessioni svolte nell'ordinanza:

Come si è visto i nastri di registrazione usati la sera del 27 giugno 80 sono il numero 99 ed il numero 100. Si è accertato che il nastro nr.99 conteneva una situazione reale del traffico aereo, mentre il nastro numero 100, che avrebbe dovuto contenere soltanto una situazione simulata del traffico aereo (cioè dati trasmessi dal nastro di esercitazione Synadex) conteneva, invece, anche una situazione di traffico reale. In particolare sul nastro risultava registrata la traccia AG262 che, nel prosieguo degli accertamenti, sarà identificata per l'Air Malta, ovvero per il velivolo che seguiva in aerovia il DC9 Itavia a distanza di circa 10 minuti.

Il nastro nr.99, cioè il reale, secondo quanto registrato dal sergente Tozio con la nota in asterisco nel registro dell'operatore MIO, era stato disinserito dal computer alle ore 19.00Z e reinserito alle ore 19.25Z, mentre il nastro nr.100 sarebbe stato inserito a sua volta nel computer alle ore 19.00Z e disinserito alle ore 19.25Z. Ciò non ha trovato riscontro negli orari effettivi di registrazione, che invece risultano i seguenti: nel nastro nr.99 i dati si interrompono alle ore 19.04Z e riprendono alle ore 19.48Z per terminare il 28 giugno alle ore 08.12Z (sul registro del MIO viene riportato invece come orario di fine registrazione h.10.47Z), mentre nel nastro nr.100 i dati iniziano alle ore 19.12Z e si interrompono alle ore 19.22Z.

Sulle etichette di entrambi i nastri verranno riportati gli orari registrati sul registro del MIO e non gli orari effettivi di registrazione: sul nastro nr.99 "Date 27.6.80, Loc. Marsala, Name Riduzione Dati dalle ore 11.20Z alle ore 19.00Z del 27.6.80, dalle ore 19.257Z del 27.6.80 alle ore 10.47 del 28.6.80, Class. rr, mtu fcicd - fcitd - inter - weath"; sul nastro nr.100 "Date 27.6.80, Loc. Marsala, Name Riduzione Dati dalle ore 19.00Z alle ore 19.25Z del 27.6.80, class. rr mtu fcicd - fcitd - inter - weath".

E' stato accertato che la grafia delle annotazioni apposte sulle etichette, in un primo momento attribuita al sergente Tozio, corrispondeva invece a quella del sergente D'Apuzzo, cioè a colui che consegnò i nastri di registrazione al tenente Del Zoppo per la custodia il 21 luglio 80. (v. esame D'Apuzzo Salvatore, GI 15.05.97).

Ma la cosa più singolare è che nelle etichette figura annotato anche il riferimento al sito radar "Loc. Marsala" e che, nonostante fosse stata effettuata una riduzione dati dalla quale risultava palese la difformità degli orari riportati sulle etichette e quelli che invece risultavano effettivamente nei nastri, non venne effettuata la rituale e opportuna correzione. Sempre D'Apuzzo, in relazione alla scritta "Marsala" sulle etichette dei nastri, osservava che probabilmente venne apposta in quanto i nastri dovevano uscire fuori dal sito di Marsala ed evitare così che si confondessero con altri nastri di altri siti. Al riguardo della indicazione riportata anch'essa in etichetta relativa alla "riduzione dati", D'Apuzzo non ne ricordava il significato. Precisava infine che qualora avesse consegnato al tenente Del Zoppo anche una riduzione dati lo avrebbe certamente registrato sul registro del MIO insieme alla registrazione relativa alla consegna dei nastri (v. esame D'Apuzzo Raffaele, GI 15.05.97).

Il riferimento al sito radar cui si riferiscono i dati, apposto in etichetta, deve far riflettere: in primo luogo in quanto in altri nastri mai è stata riscontrata la medesima annotazione, in secondo luogo perchè probabilmente tale annotazione poteva avere

un senso logico soltanto nel caso che i nastri dovessero essere portati fuori del sito radar. (Sent-ord. pag.264).

Se l'evidenza delle cose descritte non fosse sufficiente valgano le considerazioni sulla mancata collaborazione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, rispetto alle risposte date con riferimento al sito radar in oggetto (ci si riferisce ovviamente a tempi successivi e a protagonisti ulteriori e diversi rispetto a quelli che saranno rinviati a giudizio e per i quali si è definito il procedimento penale avanti alla Corte di Assise):

Lo SMA ha continuamente dichiarato che la collaborazione, nel tempo, è stata sempre improntata a correttezza e disponibilità. Questo Ufficio, purtroppo, ha dovuto registrare, il contrario. Difatti, solo per quanto concerne il sito in questione, è sufficiente rammentare la complessa vicenda legata al decreto di sequestro del 5 luglio 80 emesso dal PM di Palermo ed a quello del 16 luglio 80 emesso dalla Procura di Roma.

In risposta al primo provvedimento - con il quale si richiedevano le registrazioni delle intercettazioni radar del 27 giugno, limitatamente al periodo 18.00 e 21.15 orario zulu - venivano consegnati soltanto i plottaggi dalle 18.00Z alle 21.15Z precisando che dalle 19.00 alle 19.15 orario zulu il sito era impegnato in una esercitazione (v. missiva del 35° CRAM dell'11.07.80) (sent-ord pag.275).

Va rilevato, tra l'altro, che dalla documentazione acquisita dall'ITAV è emerso che il 15 luglio, alle ore 13.15, il tenente colonnello Vespasiani dell'ITAV, annota su un cedolino di smistamento pratiche: "Ricevuta documentazione da Marsala". Medesima annotazione, relativa allo stesso giorno, sarà rilevata dal diario sequestrato al colonnello Fiorito De Falco, "... pervenuta anche documentazione da Licola: le tracce sono correlabili intorno al tempo previsto. Idem da un primo esame per Marsala ...". La trasmissione di questa documentazione non ha trovato però alcuna

conferma né agli atti del sito di Marsala né in quelli dell'ITAV. Di certo non è la stessa documentazione trasmessa da Marsala con il foglio dell'11 luglio, giacché la stessa è stata registrata in arrivo all'ITAV il 23 luglio 80 e siglata da Fiorito De Falco lo stesso giorno. Pertanto è rimasto ignoto il tipo di documentazione trasmessa dal sito di Marsala all'ITAV. (ord. pag. 277).

Sempre nell'ambito dei rapporti avuti tra la AG e il sito di Marsala vale la pena riferirsi ad una vicenda cruciale nell'ambito dell'inchiesta che brevemente si riassumerà per chiarezza.

La sera del 27 giugno 1980 figurava in programma nel sito di Marsala una esercitazione dal nome *Synadex*, che doveva coinvolgere in tele altri siti radar limitrofi. Tale esercitazione che sarebbe dovuta cominciare alle ore 21,00 e che avrebbe occupato alcuni canali radar con una simulazione che li avrebbe resi per così dire ciechi rispetto al traffico reale. Il condizionale utilizzato nella narrazione è d'obbligo visto che, a distanza di oltre 26 anni non è stato ancora possibile determinare se tale esercitazione ebbe inizio. Si noti che invece proprio lo svolgimento iniziale della esercitazione viene posto a giustificazione di un "buco" nelle registrazioni radar (dalle 21,04 alle 21,12 e dalle ***) che non ha consentito di avere da quel sito una documentazione radar della fase immediatamente successiva al momento del disastro. In questo ambito il GI illustra la paradossale (si fa per dire) vicenda del nastro dell'esercitazione *Synadex*, illuminando i forti sospetti di un errore dolosamente indotto, ma che in questa sede sarebbe rilevante anche se frutto di grave negligenza.

Altra singolare vicenda è quella relativa al sequestro del nastro di registrazione Synadex che non era stato - a suo tempo - sequestrato dal PM avendo il provvedimento del PM di Roma interessato soltanto i nastri di registrazione 99 e 100

e il nastro delle comunicazioni TBT e "punto a punto". In esecuzione al provvedimento di sequestro di questo Ufficio, concernente tutta la documentazione relativa alla esercitazione Synadex, il capitano Del Zoppo consegnava, tra l'altro, "un nastro computer SPS 5904 contenente le tracce simulate utilizzate durante l'esercitazione del 27 giugno 80", ossia il nastro Synadex (v. verbale di sequestro 12.02.87). Come è stato già rilevato, la disposizione emanata dall'Ufficio Operazioni del 23 giugno 80, indicava invece, per l'esercitazione del 27 giugno 80, l'utilizzo del nastro SPS 5901. Pertanto la comparazione tra le tracce simulate del nastro Synadex con quelle registrate nel nastro 100 non è stata di utilità, se non nel permettere di accertare che il nastro di registrazione SP 5904, consegnato da Del Zoppo, non era lo stesso che sarebbe stato impiegato la sera del disastro (v. riunione peritale collegio Blasi 23.01.90). Del Zoppo dichiarava in proposito di non ricordare il criterio usato per individuare il nastro consegnato alla PG (v. esame Del Zoppo Andrea, GI 26.01.96).

Nel prosieguo dell'inchiesta sarà accertato che una copia del nastro SPS 5904, lasciato in custodia giudiziale presso il Centro di Borgo Piave - che a richiesta del collegio peritale ne aveva fatto una duplicazione - sarà trasmesso da quel Centro, per tramite dell'ITAV, allo Stato Maggiore, senza alcuna informazione a questo Ufficio. (v. sequestro presso SMA 10.10.96).

Rimangono molte perplessità sull'errore di consegna del nastro di esercitazione Synadex impiegato la sera del disastro. Nastro di cui si sono perse le tracce. Anche queste circostanze rafforzano i dubbi sull'effettivo inizio della esercitazione.
(pag.279)

Quanto all'esecuzione da parte degli appartenenti alla Aeronautica Militare dei decreti di sequestro emessi dall'AG si ponga ancora attenzione a quanto esposto dal GI.

Il G.I. riporta integralmente un documento, rinvenuto dopo la audizione di un testimone dell'Aeronautica, dal quale risulta inoppugnabilmente che le testimonianze fatte da costoro al giudice erano filtrate e organizzate in nome di esigenze ulteriori e diverse rispetto al racconto della verità.

Un'ulteriore dimostrazione di quanto scarsa sia stata la collaborazione del 35° CRAM di Marsala è dimostrata dall'esecuzione, in data 24 gennaio 96, del provvedimento di sequestro datato 22.01.96. Il provvedimento, in questa occasione eseguito alla costante presenza della PG, portava al rinvenimento della documentazione di seguito descritta mai consegnata e di cui mai si era avuta notizia:

- 1- stralcio di una riduzione dati tra le ore 18.00Z e le ore 21.15Z estrapolata dal nastro di registrazione nr.99, ove in fondo ad ogni pagina si rileva la data del 27 giugno 80;*
- 2 - stralcio di una riduzione dati tra le ore 19.12Z e le ore 19.22Z estrapolata dal nastro di registrazione nr.100, ove in fondo alla pagina era riportata la data del 27 giugno 80;*
- 3 - fogli di presenza del personale in servizio nel mese di giugno 80 in sala operativa, suddivisi per le funzioni svolte;*
- 4 - fogli di presenza del personale del 80 che avevano effettuato esercitazioni in sala operativa;*
- 5 - registro delle licenze;*
- 6 - registro del personale ufficiali e sottufficiali chiedenti visita;*
- 7 - relazione redatta dal sergente Tozio a seguito dell'esame testimoniale reso in data 15.10.86;*
- 8 - promemoria del tenente Del Zoppo datato 15.11.80.*

Va rilevato innanzitutto che la suddetta documentazione avrebbe dovuto essere consegnata dal capo di Stato Maggiore dell'AM, generale Pillinini, in occasione della consegna a questo Ufficio di tutta la documentazione esistente presso il CRAM di Marsala relativa all'incidente ed al MiG libico, avvenuta a febbraio del 95.

La documentazione sottoposta a sequestro, se fosse stata consegnata a seguito delle prime richieste, avrebbe sicuramente facilitato il lavoro di ricerca e individuazione

del personale militare presente in sala operativa la sera del disastro. Difatti oltrechè ai fogli di presenza relativi al personale che aveva partecipato alle esercitazioni in quel mese di giugno, dal quale si rilevava la presenza in sala operativa con compito di TPO/A del sottotenente Frezzini che ha dichiarato, invece, che la sera del 27 giugno si trovava libero dal servizio (v. esame Frezzini, PG 13.10.88), è stato rinvenuto anche il foglio delle licenze e delle malattie dai quali emerge, con assoluta obiettività, l'assenza dal servizio sia del maresciallo Gioia, in quanto in licenza, che del maresciallo Spera registrato a riposo medico dal 26 giugno per la durata di sette giorni.

Inquietante la relazione che il sergente Tozio redigeva a seguito della testimonianza resa a questo ufficio in data 15.10.86, che merita pertanto di essere riportata integralmente:

"Relazione inerente alla comparizione giudiziaria del 15.10.86 al Tribunale di Roma, quale mia competenza in sala computer il giorno 27.06.80.

Alle ore 09.00 mi presento al Tribunale di Roma come da comunicazione fattami dal Tribunale di Marsala, alle ore 12.00 vengo convocato dopo tre ore di interrogatorio fatto al capitano Ballini.

L'interrogatorio inizia con la richiesta delle mie mansioni quale operatore in sala computer al 35 CRAM, a tale domanda rispondo:

sergente Tozio addetto alle funzioni di operatore in sala computer, responsabile dei nastri di registrazione, dell'inserimento dati e del caricamento programmi dipendente direttamente dall'Ufficio Operazione.

1. Domanda: Il giudice domanda: Il giorno 27.06.80 vi erano delle esercitazioni di sala operativa? Quale operazione lei ha effettuato?

Risposta: Sì quel giorno vi era una esercitazione di Synadex che iniziava alle ore 19.00Z ed io all'incirca dieci minuti prima predispono la sala caricando i programmi della simulazione con un "chance-over", fermando poi le registrazioni reali effettuando un E.O.F. sul nastro nr.99 ed ho inserito il nastro nr.100 per la registrazione simulata.

2. Domanda : Cosa intende per nastro nuovo? Un nastro vergine?

Risposta: No, non è un nastro vergine ma è un nastro che secondo la sequenza dei circa 120 nastri a nostra disposizione seguiva con il numero progressivo.

3. Domanda: Questo nastro lei lo ha utilizzato anche di mattina?

A questo interrogativo il giudice mi fa notare che l'orario di registrazione del nastro nr.100 iniziava dalle 19.00Z e dopo le 19.22Z continuava la registrazione dalla 06.00Z.

Risposta: La registrazione dalle 06.00Z appartiene ad una registrazione precedente, dato che i nastri sono riutilizzati in base alla rotazione precedente.

4. Domanda: Allora come mi spiega che c'è la data del 27.06.80?

Risposta: Perché ad ogni inizio di registrazione sul nastro si inserisce la data del giorno in cui si effettua la registrazione. Iniziando a registrare si cancella automaticamente la registrazione precedente, infatti essendo durata circa 20 minuti la registrazione Synadex quello che segue appartiene ad una registrazione precedente.

5. Domanda: Da chi gli è stato ordinato di ripristinare le condizioni reali?

Dal capo controllore?

Risposta: Sì.

6. Domanda: Come mai dall'ordine di fine esercitazione al ripristino delle condizioni reali sono trascorsi circa 30 minuti?

Risposta: In quel periodo il vecchio sistema presentava varie disfunzioni, per ripristinare le funzioni reali richiedeva diversi interventi come poteva accadere che caricava in tempi brevi.

7. Domanda: Quanti tipi di registrazione si possono inserire?

Risposta: All'incirca otto.

8. Domanda: A questa risposta il giudice mostrandomi lo stampato dell'etichetta che noi utilizziamo per specificare il numero dei nastri, l'orario, tipi di registrazione e firma dell'operatore, mi chiedeva il significato dei vari tipi di registrazione e il motivo per cui ne utilizzavamo solo quattro?

Risposta: I tipi di registrazione appartengono alle funzioni delle armi e al tracciamento del traffico avvistato dal sistema, ne utilizziamo solo 4 per disposizioni dal capo Ufficio Operazioni tramite il nostro capo servizio.

9. Domanda: Il suo capo controllore mi ha detto che lei ha una memoria di ferro e che potrebbe ricordarsi gli operatori all'avvistamento. Sa dirmi quanti ne erano e come si chiamavano oltre al maresciallo Sardu?

Risposta: Potrei ricordarmi male, ma credo che erano: maresciallo Loi all'identificazione; capitano Cosentino al TPO; s.m. Toscano inizializzatore; maresciallo Abate e maresciallo Vitaggio alle armi.

10. Domanda: Ma questi che erano alle armi potevano vedere l'aereo?

Risposta: Certo, loro hanno mansioni diverse ma possono vedere ugualmente l'aereo perché alle armi ci sono i monitor (PPI) come alla sorveglianza.

11. Domanda: Il suo programmatore sa dirmi perché questi nastri non si smagnetizzano, quanti nastri avete in consegna, la durata della rotazione, la lettura della Track History e perché non si inseriscono le altre registrazioni?

Risposta: Certo che può farle.

12. Domanda: Ma lei non l'ha visto questo aereo?

Risposta: No, perché io lavoravo in una sala a parte dove non ci sono monitor del radar.

giudice: Va bene maresciallo Tozio può andare, grazie e arrivederci.

Impressioni: Il giudice con l'esperto in materia sono rimasti perplessi sulla questione alle domande 2,4,6 e 7.

Consigli: Onde evitare il ripetersi della questione inerente alle domande N.3 e 4, consigliabile consultare il mio capo Servizio - colonnello Nicolino Pugliese; nde - che ha emanato delle disposizioni in merito".

*Nella relazione - come si è visto - venivano riportate sia le domande che quest'Ufficio rivolse al Tozio che le risposte da lui fornite. **Il documento sembra rappresentare per chi l'ha scritto ma soprattutto per coloro ai quali probabilmente doveva essere sottoposto in visione, quasi una serie di regole da seguire per fronteggiare gli esami testimoniali.** (sent-ord. pag.282).*

Oltre alla esposizione di condotte che hanno ostacolato il corso dell'istruttoria il GI sottolinea la rilevanza della documentazione mancante rispetto alla tempestività dell'accertamento dei fatti:

Da tener presente che Marsala inizializza due tracce di interesse: l'AJ441, alle 19.02.30 circa, 45NM a Sud dell'incidente, a 6000 piedi d'altezza e con gli IFF spenti, e la entry 51, tra le 19.02.30 e le 19.12.48, traccia non compresa tra quelle civili individuabili in Anavolo. In entrambi i casi il DAI (ndr: registro che abbiamo visto essere stato distrutto) trasmesso da Siracusa a Martina Franca avrebbe offerto soluzioni utilissime all'inchiesta, già danneggiata dal "buco" 19.04/19.12 della THR di Marsala (sent-ord. pag.288).

Nel terminare l'esame delle risultanze dell'attività istruttoria compiuta dall'AG riguardo al sito di Marsala la narrazione cede il passo ad amarissime considerazioni dalle quali emergono le gravi responsabilità dei singoli e dell'Amministrazione nella mancata collaborazione all'inchiesta.

La vicenda del sito di Marsala è particolarmente emblematica di tutte le difficoltà e gli ostacoli dell'inchiesta. Essa abbraccia l'intero arco delle indagini; inizia con il sequestro dell'estate 80 e termina con gli interrogatori del giugno 97. In essa tutti i generi di reticenze, falsità, omissioni, distruzioni documentali, che hanno connotato i comportamenti di amministrazioni e singoli al vaglio dell'inquirente.

Qui v'è un comandante che in sede di esecuzione di sequestro nulla riferisce sulla difformità tra il contenuto dei nastri e quanto invece risulta dalle etichette dei contenitori. Un comandante che nulla riferisce, quando viene richiesto dei nominativi del responsabile o dell'operatore di turno in sala, sulla reale composizione della sala operativa. Qui i due indicati, il Master Controller e il Manual Input Operator, nulla spiegano anch'essi sulla effettiva composizione sempre della sala operativa. Composizione della sala, che se esplicitata al tempo, avrebbe consentito immediate escussioni di tutti coloro che effettivamente vi avevano prestato servizio ed avrebbe impedito a costoro, il cui elenco viene scoperto ad otto anni di distanza, di accampare, in considerazione del tempo passato, vastissimi vuoti di memoria.

E quanto a ricordi dell'immediatezza, qui v'è un responsabile di sala, che nel primo verbale ben ricorda di aver redatto una Relazione al Ministro, relazione di cui non si rinviene più traccia nè memoria. Qui viene redatto un verbale di esecuzione di sequestro ove viene indicato come luogo del sequestro la località Timpone sede operativa del CRAM mentre di fatto quella consegna avviene in località Stagnone

*sede logistica del CRAM; **difformità non indifferente, sia perchè dimostra che gli oggetti sottoposti a sequestro, nonostante il vincolo erano stati trasferiti; sia perchè in tal modo non fu consentito ai periti, che lo richiedevano, di visitare la sala operativa e le altre attrezzature tecniche del radar, a brevissima distanza dal fatto.***

Quanto poi agli esami compiuti nell'86, ancora a distanza di anni non era stato riferito alcun elenco, e gli individuati lo furono solo sulla base dei ricordi del personale stesso. Come nell'80 dalle dichiarazioni nulla di rilevante si acquisisce. Lo stesso guida-caccia, il cui ruolo in sala è di massimo rilievo, rilascia poche righe di verbale e nulla riferisce, nemmeno che nel sito era ancora conservato il registro della sua postazione. Nessuno riferisce altri nominativi di presenti, eccetto il MIO che dà sì quattro nomi, ma di cui ben tre non erano assolutamente presenti quella sera, MIO che ha ottima memoria al punto tale che al rientro dall'esame testimoniale redige una sorta di memoria-rapporto per il comandante, nella quale riporta tutti i particolari dell'atto, addirittura le domande e le risposte che persino numera, così da far ritenere che fosse dotato di registratore nascosto. Rapporto che si conclude con consigli sulle modalità di comportamento dei sottoposti ad interrogatori da tenere per il futuro, e giudizi sul magistrato inquirente, che a parere del redattore non ha creduto alle risposte 2, 4, 6 e 7.

Quanto al primo elenco del personale di questo sito esso appare solo nel maggio 88. E sicuramente era il più utile alle indagini, perchè in esso venivano indicati nomi gradi e funzioni dei partecipi alla Synadex. Esso doveva essere consegnato l'anno precedente per effetto del sequestro febbraio 87 e invece in quella occasione nessuno si premurò di consegnarlo. Solo a maggio 88, a 8 anni dal disastro e dall'inizio delle indagini, si ha quindi una relativa certezza del personale presente in sala operativa, anche se dal documento esibito emergeranno due nominativi in più di militari, uno

assente per malattia, l'altro per ferie. Nessuno dell'Amministrazione in questi otto anni si è preoccupato di ricostruire la situazione e di darne una completa ufficiale, così come non ci si preoccuperà in seguito. Addirittura nell'89 la Commissione istituita dall'AM, ricorrerà alla memoria dei singoli per ottenere una sorta di elenco dei presenti.

Solo dopo l'elenco Synadex può iniziare l'istruttoria su coloro che appaiono presenti.

Ma costoro assumono immediatamente un atteggiamento comune di chiusura e piena reticenza, come si proverà nel prosieguo dell'istruttoria, salvo una voce discorde, che troverà invece conferma in riscontri obbiettivi. La versione comune: alle 19.00 è cominciata l'esercitazione; sono stati impegnati nell'esercitazione e non si sono accorti di nulla, in particolare dell'incidente; il traffico reale veniva seguito, e registrato sul DAI; allorchè hanno ricevuto la telefonata da Ciampino, hanno "stoppato" la Synadex. Nessuna di queste affermazioni, in effetti, corrisponde a verità. La esercitazione, come si è visto, non è iniziata alle 19.00, anzi non è stata mai effettuata. Non sono stati perciò assolutamente impegnati nella Synadex. Alcuni hanno percepito quanto stava avvenendo ed hanno avvisato chi di dovere. Nessuno ha segnato il traffico reale sul DAI registro per tempo distrutto. Non sono stati avvisati da Ciampino, bensì da Palermo a 19.13; mentre la successiva telefonata da Ciampino, a 19.14, non fa alcun riferimento al DC9, ma vi si chiede solo, e genericamente, il controllo del traffico

A tal proposito l'Amministrazione ha seguito la prima versione. E di certo ha indotto in errore il Sottosegretario Amato che nel settembre dell'86 riferì in Parlamento che quei reperti non erano suscettibili di manipolazione (sent-ord pag.297).

Quanto poi alla documentazione che non è stata rinvenuta, in primo luogo i registri di sala. Dei tanti di cui è dotata una sala operativa è stato possibile acquisire solo

quelli dell'IC (ndr: ***) e del MIO. Mancano quelli dell'MC, dell'IO, del TPO, delle tracce significative, dei piani di volo, del DAI. Quello dell'IC, che viene consegnato solo nel novembre 89, non era in origine nè numerato nè siglato - come risulta dalla fotocopia consegnata da Ballini nell'86, e poi dall'originale numerato e siglato nell'88 da De Angelis; la pagina destinata al turno durante il quale avviene il disastro, è strappata di netto, e quella che segue, che riporta gli eventi di quel turno, appare trascritta in bella grafia e non di getto, come sostiene colui che la redige, cioè Abate. Quello del MIO, acquisito nel novembre 89, anch'esso non è numerato nè siglato; reca l'annotazione sotto asterisco al giorno 27 giugno 80, h.19.25, palesemente trascritta in un momento successivo a quello dovuto.

Quanto ad altra documentazione, non è stata rinvenuta, nè presso il sito nè presso l'ente destinatario, quella inviata all'ITAV e pervenutavi il 15 luglio 80, come provato dagli appunti Fiorito Di Falco sulla propria agenda e dall'annotazione Vespasiani sulla cedola di smistamento pratiche; non è stata rinvenuta la Relazione al Ministro (o Ministero), di cui parla Ballini; non è stato rinvenuto il plottaggio mandato al ROC tra il 27 e il 28 giugno. Vi è stata rinvenuta - ma solo nel gennaio 96 - la THR sia del nastro 99 dalle 18 alle 21.15, che del nastro 100 per il tempo della Synadex; unica THR che reca la data 27.06.80 a differenza di tutte le altre tratte dai nastri in sequestro (per cui si è sospettato che tali esemplari siano copia di un originale più completo mai rinvenuto) (sent-ord pag.302).

Il 22 CRAM di Licola

Come ha avuto modo di chiarire lo stesso GI il radar di Licola (NA):
era competente a vedere e controllare tutto il traffico aereo da e per il Sud, compresi i voli in quel punto cruciale sopra il Tirreno meridionale ove alle ore 18.55Z (ore 20,55 ndr) si interrompono i contatti con il DC9 Itavia. Il radar sotto il profilo

informativo era quindi pienamente responsabile e dal punto di vista operativo costituiva un riferimento determinante per le ricerche ed il soccorso. Infatti la sala operativa di Licola per tutta la sera e la notte tra il 27 ed il 28.06.80 permane in uno stato di attività in emergenza (sent-ord pag.302).

Come prima attività istruttoria l'ufficio del Gi cominciò a cercare di capire come reagì il personale del sito di Licola dopo che si interruppero le comunicazioni:

Dagli esami testimoniali e dagli interrogatori non emerge pertanto alcuna particolare attività nè ricordi di rilievo relativi all'incidente del DC9 Itavia nella sala operativa di Licola; non venivano neanche riferiti i nominativi di altri operatori presenti quella sera in sala operativa.

L'Ufficio, invece, veniva a conoscenza di fatti e circostanze di rilievo, che si erano verificati nella sala operativa di Licola, solo dopo l'acquisizione, nel novembre 90, dei nastri di registrazione TBT di Martina Franca. Quest'ultimo materiale era stato accantonato e custodito a Martina Franca sin dal 28 giugno 80; ritrovato da personale di quel SOC nel luglio 88 che ne curava finanche la trascrizione del contenuto. Ma di tutto questo non verrà mai data comunicazione a questo Ufficio fino a quando non verrà acquisito in esecuzione del provvedimento di esibizione del 15 novembre 90. Altro inquietante elemento di palese non collaborazione con questo Ufficio è l'omessa comunicazione del personale in servizio quella sera in sala operativa. Infatti, solo il 14 dicembre 95, a seguito di provvedimento di sequestro eseguito con la costante presenza della polizia giudiziaria, veniva rinvenuta presso il sito di Licola documentazione di grande importanza per l'istruttoria, tra cui le dichiarazioni rilasciate il 7 novembre 86 dal personale in servizio la sera dell'incidente, la cui esistenza, fino a quella data, era stata celata sia dal sito di Licola che dallo Stato Maggiore. Si accerta così da questa documentazione e dalle

comunicazioni telefoniche acquisite nel 90 a Martina Franca, che il sito di Licola non ha mai comunicato tutti i nominativi dei presenti nella sala operativa la sera dell'incidente (sent-ord pag.310).

In particolare in data 14.12.95, veniva disposta, tra l'altro, l'acquisizione dei "turni del personale in servizio presso la sala operativa nei mesi di giugno e luglio 80", mai consegnati prima nonostante provvedimento di acquisizione di ordine generale. Dall'esame della documentazione acquisita in quell'occasione e comparata con quella di cui al decreto di acquisizione dell'8.08.88 emerge senza dubbio che l'elenco fornito a suo tempo dal 22° CRAM è incompleto non essendovi riportati i nominativi di Papa Alessandro, Gambardella Giovanni, Calvanese Antonio, Genovese Giambattista e De Masi Mario (sent-ord pag.319).

In particolare sono state rinvenute le dichiarazioni scritte dell'intero personale di sala operativa del turno "Bravo", concernenti la conferma o meno della loro presenza in servizio la sera del 27 giugno. Su queste dichiarazioni, che furono evidentemente redatte in occasione della prima richiesta avanzata dall'Ufficio nel novembre del 1986 al 22° GRAM di Licola, l'Aeronautica Militare ha mantenuto per anni il più stretto riserbo tanto da secretarle unitamente ad altra documentazione di interesse. Il primo elenco nominativo acquisito nel novembre del 1986 dai Carabinieri di Licola, (successivamente confermato a seguito di analoga richiesta formulata con provvedimento di acquisizione dell'8.08.88) è con evidenza gravemente lacunoso (sent-ord pag.322).

Un invio di cui si ha contezza dall'analisi delle conversazioni telefoniche tra i siti, ma non certificabile sotto il profilo documentale, tenuto conto che il messaggio relativo alla cennata trasmissione non è mai stato rinvenuto e dal registro di protocollo in uso

presso la sala operativa di Licola non risulta una sua eventuale distruzione (sent-ord pag.323).

Come si è avuto modo di sottolineare in rapporto al sito di Marsala anche la documentazione ufficiale del sito di Licola, lungi dall'essere stata reperita in tempi fisiologici grazie quella che sarebbe dovuta essere la collaborazione doverosa dell'aeronautica Militare e dei suoi esponenti, è stata invece cercata con sforzi notevoli e sovente privi di risultato:

Una complessa ed articolata attività istruttoria e di polizia giudiziaria è stata compiuta al fine di accertare la distruzione ovvero la soppressione del DAI (registro, lo si ricordi, sul quale l'operatore trascriveva i plottaggi che gli venivano comunicati in cuffia dal "lettore" ed in particolare, orario, vento, posizioni in coordinate polari, direzione, forza, quota e velocità, IFF) (sent-ord pag.329).

Rispetto a questa grave distruzione di un documento rilevante per l'accertamento dei fatti si è pronunciata anche la Commissione di inchiesta amministrativa istituita nel 1990 (commissione diretta dal gen. Pisano), riscontrando che, pur inopportuna, poteva essere il portato di un automatismo burocratico ed assumendo che la distruzione dell'originale sarebbe avvenuta nel convincimento che fosse stata consegnata copia autentica all'AG.

Relazione Pisano: "per quanto concerneva la distruzione del DAI di Licola "pur riconoscendo l'inopportunità dell'atto solo in riferimento ai recenti sviluppi della vicenda" si osserva che quella distruzione è avvenuta, tra l'altro, "nella certezza che la situazione consegnata all'Autorità Giudiziaria fosse una copia ordinata ed integrale dei dati riportati nel Mod.DAI"... "in presenza di disposizioni che ne prevedevano normalmente la conservazione per un anno"... "nella certezza che la Forza Armata non era comunque coinvolta nell'incidente" (sent-ord pag.337).

Come peraltro rileverà il GI, la copia fornita all'AG è assolutamente inattendibile perché in essa non sono in alcun modo riconoscibili le rotte pacificamente tenute in qual contesto cronologico e spaziale da tutti gli aerei di linea, rotte di cui si ha contezza sulla base delle risultanze di altri siti radar. Una macroscopica alterazione di cui non troverà spiegazione neppure la Commissione Pisano:

Infatti all'atto dell'esecuzione del decreto di esibizione dell'8.08.88, la nota dell'11.07.80 e gli allegati plottaggi risultavano essere stati distrutti a Licola il 13.09.84 (a tale data nel registro di protocollo nazionale relativo al periodo dal 19.10.77 al 30.12.80, in corrispondenza del nr.589 si legge "distrutto", "plottaggi zona Tirreno", destinatari "Gruppo CC. Palermo", "ITAV 2° Rep.", "2ª RA", "3ª RA", "3° ROC/SOC", classifica ed annotazione "G 33-9", "UNCL").

In particolare si ricorda che nell'agosto dell'88, poiché i documenti inerenti i plottaggi del radar di Licola erano tutti emersi da altri enti, il GI richiedeva, a quel sito radar di fornire il registro e qualsiasi altro documento su cui erano state riportate le indicazioni delle tracce radar che i marcatori avevano eseguito sia il 27.06.80 che il 18 luglio immediatamente successivo. A tale richiesta il comandante del 22° CRAM, all'epoca il tenente colonnello Modestino Orabona, rispondeva che la documentazione relativa al primo dei due giorni indicati era già stata inviata in data 11.07.80 e aggiungeva che di tale materiale non esisteva più alcuna copia presso il CRAM, perché distrutto in data 13.09.84 (sent-ord Pag.338).

Sul plottaggio di Licola dell'11.07.80 si provvede alla "svista" compiendo le seguenti operazioni:

1. si sposta in avanti di 15 minuti circa, rispetto ai plottaggi delle telefonate, l'AG266;

2. non verrà mai rinvenuto il messaggio per telescrivente che Licola trasmette a Martinafranca tra le 18.41 e le 23.05 e che riporta le due tracce come coeve e parallele;

6. L'errore di 11.000 piedi nella quota viene fatto rilevare, in data 17.04.89, al capo controllore di Licola tenente colonnello Gerardo Abbate dai membri della commissione Pisano. L'ufficiale non sa spiegare l'errore. (sent-ord pag.366)

Si riportano le conclusioni sugli esiti dell'attività istruttoria compiuta a Licola:

Anche presso il sito di Licola si sono consumate gravissime omissioni, menzogne, soppressioni di atti, in particolare su quanto "visto" dal radar.

In primo luogo sul personale presente in sala. Per anni è stata nascosta la reale consistenza del turno di notte di quel 27 giugno 80. Per anni v'è stata incertezza su chi fosse il responsabile di sala. Dapprima nell'86 s'è detto che fosse un ufficiale già defunto; poi, nell'88 che potesse essere lui o un altro, vivente; solo nell'aprile 89 a seguito di una richiesta della commissione Pratis, effetto di accertamento su conversazione telefoniche mai sequestrate sino al 1989, s'è ammesso che era questo secondo.

Nessuno ha mai riferito quale fosse l'esatta consistenza del turno; anzi uno degli imputati ha confermato che quella sera furono soltanto loro. Solo il metodico ascolto ed esame delle conversazioni telefoniche ha permesso di appurare che la consistenza era doppia, giacchè vi erano ben altri cinque sottufficiali, che individuati ammetteranno di aver prestato servizio in sala quella notte.

Questa ricostruzione così manchevole, risalente come s'è detto al comandante in carica al novembre dell'86, era stata preceduta da altra ancor più carente. Quella che fu fornita al Sottosegretario Amato dall'allora capo del 3° Reparto dello SMA; Sottosegretario che ne riferì alla trasmissione televisiva "Speciale TGI" del

settembre 86, nella quale questo rappresentante del Governo menzionò solo quattro nomi di militari in sala, due corrispondenti al vero, i restanti no. **Tanti errori in effetti fanno dubitare che si tratti di semplice sciatteria e inducono a stimare che si volessero celare nomi di presenti in quella sala, così come era successo per il responsabile.**

Nessuno poi dei primi sei, pur interrogati sul funzionamento del sito, ha dato spiegazioni lontanamente comprensibili od esaurienti. Specialmente nei primi interrogatori, quelli degli anni 80, essi sono così imprecisi e carenti nelle spiegazioni sul funzionamento del sistema radar, da indurre in confusione ed errore l'inquirente, di certo per lunghi anni impreparato ad affrontare problematiche radaristiche. Anche qui come era successo per Marsala con il Monte Erice, si tira in ballo una montagna e cioè il Monte Epomeo, che anch'esso avrebbe determinato coni d'ombra nella visione del radar. E solo casualmente si scopre che il cono era di poche miglia ed ovviamente in ben determinata direzione. Sempre a causa del Monte Epomeo il radar, che era antiquato - così continuano le lamentele - si starava di frequente ed ogni mattina lo si doveva mettere a punto - il che significa che l'impianto era sempre tarato e comunque controllato.

S'è parlato di più DAI e non se n'è trovato nessuno.

Negli interrogatori l'atteggiamento degli imputati sostanzialmente non muta. Essi trascinano le loro risposte in una serie lunghissima di non ricordo, non capisco, non so spiegarmi e di frasi di analoghi significati.

Quanto ai documenti del sito la maggior parte di quelli di rilievo non sono stati rinvenuti. Di uno addirittura, della massima importanza, si è accertato che nell'88 era ancora esistente ed invece a due mesi dall'accertamento in sede di esecuzione di sequestro di questo Ufficio si riferisce che era stato distrutto quattro anni prima.

Mancano il DAI - e non occorre in questa sede ribadire il peso, l'indispensabilità di questo documento ai fini di una esatta ricostruzione del cielo "visto" da Licola. Mancano tutti i registri di sala - eccetto un brogliaccio di cui si dirà sotto. Mancano le copie di tutti i messaggi inviati quella sera, in particolare quelli di cui è menzione nelle telefonate con Martina Franca, riguardanti l'AG266 e "le due tracce", e quello, più che noto, inviato l'11 luglio 80 ai CC. di Palermo, all'ITAV 2° Reparto, al 3° ROC e alla 2^a e 3^a Regione Aerea. Mancano le copie dei documenti inviati all'ITAV e qui pervenuti il 15 luglio 80, come risulta dall'annotazione del colonnello Vespasiani del 1° Reparto e dagli appunti sull'agenda di lavoro del colonnello Fiorito De Falco del 2° Reparto. Mancano le copie delle "registrazioni radar" e TBT trasmesse all'ITAV 1° Reparto.

Quelli rinvenuti al confronto sono ben poca cosa. Un registro, che può essere meglio definito una sorta di brogliaccio, usato in sala operativa per la registrazione dei messaggi urgenti emessi durante la notte, sul quale infatti è registrato l'invio del messaggio relativo alla traccia AG266, messaggio però non rinvenuto non solo, come s'è detto, a Licola, ma neanche presso l'ente destinatario e cioè il 3° ROC di Martina Franca. E poi le dichiarazioni rese ai primi del novembre 86, dei cinque sottufficiali che riconoscono di essere stati in servizio nel turno di quella notte, dichiarazioni mai comunicate e trovate in occasione di sequestro del dicembre 95. Null'altro è stato rinvenuto.

In questo sito emerge quella stranissima difformità tra la situazione quale risulta dalle comunicazioni telefoniche tra di esse e principalmente con Martina Franca ed anche con Marsala, e la situazione che appare nella documentazione.

Queste difformità o contrasti tra le versioni connota il sito di Licola. Certo questo contrasto non può essere risolto che in un modo. Totalmente antitetico a quello voluto

dal collegio Misiti, ove i membri radaristi avevano prescelto la soluzione di negar credito alle comunicazioni telefoniche, perchè gli interlocutori, in particolare quelli di Licola, stressati. Invero il personale di Licola, specie quelli dei sottufficiali, era formato da militari dotati, come s'è detto, di preparazione ed esperienza; che non perdono assolutamente la calma per l'emergenza creatasi e che anzi mostrano di padroneggiare la situazione. Situazione sì di emergenza, come quella della scomparsa di un velivolo civile, ma nella quale oltre la ricerca sulle tracce, essi ben poco potevano fare. A differenza di quelle situazioni di emergenza alle quali essi dovrebbero essere preparati e cioè le emergenze di carattere militare, che dovrebbero fronteggiare addirittura guidando la caccia contro gli invasori del nostro spazio aereo.

La soluzione del collegio Misiti pertanto non regge assolutamente e a dire il vero non si comprende da quale esigenza sia dettata, se si riflette sulle conseguenze di essa, che appaiono le stesse di quelle determinate dall'annullamento e dalla trasformazione dell'AG266.

Valore perciò si deve dare al testo delle comunicazioni, con tutti gli effetti che ne conseguono (sent-ord pag.374).

La RIV di Ciampino

Nell'accertamento delle cause della caduta del DC9 Itavia la Regione Informazioni Volo (RIV) con il radar di Ciampino e la dipendente sala operativa costituiscono un punto di riferimento di imprescindibile interesse per l'inchiesta.

Di tale importanza è impensabile che non fossero a conoscenza coloro che quella sera vi lavoravano, per l'attività che svolsero soprattutto in rapporto alle attività di immediato soccorso. Tuttavia anche solo l'elenco dei nomi di chi quella sera era al

lavoro ha costituito un problema per molto tempo insormontabile. Scrive infatti il GI che:

(...) era primariamente necessario conoscere con estrema precisione i nominativi del personale di sala operativa presente la sera del 27.06.80 al fine di ricostruire dettagliatamente il reale quadro informativo e operativo.

In tal senso, l'attività istruttoria, che ha avuto una forte accelerazione nel '91, è stata certamente irta di difficoltà, considerato che proprio lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, interpellato in merito, comunicava solamente i nominativi del tenente La Torre Antonio, addetto al settore TRS (Terminale Roma Sud) e del tenente Corvari Umberto addetto al settore Sud, che ebbero contatti radio con i piloti del DC9 Itavia, nonché quelli del capo sala maggiore Massari Porfirio e probabilmente del supervisore operativo capitano Grasselli Mario (vedi sent-ord. pag. 376).

L'istruttoria e l'attività investigativa svolte presso il radar di Ciampino hanno sofferto inizialmente di gravissime lacune informative determinate dalla passività e reticenza dello Stato Maggiore dell'Aeronautica (vedi sent-ord pag.379).

Ma rimanevano del tutto oscuri l'organigramma ed i turni di sala, fino a quando non ebbe a verificarsi una svolta decisiva e fondamentale nella cognizione dei nominativi del personale di sala operativa attraverso l'apporto del tenente colonnello Battifoglia, che nel 91 – quale responsabile dell'attiguo Rescue Sub Center – forniva elementi informativi conosciuti in via personale, che comprendevano sia l'elenco completo dei turni dei capi sala operativa in servizio nel mese di giugno 80, sia l'elenco del personale che aveva diritto alla razione di caffè e zucchero in servizio notturno nel medesimo mese. Inoltre il teste, in base alla sua memoria, forniva un

terzo elenco relativo ai supervisori operativi (v. esami Battifoglia Antonio, GI 19 e 21.11.91) (vedi sent-ord pag.381).

Quanto invece all'accertamento delle attività della RIV di Ciampino e al recupero della documentazione riguardante il disastro aereo si leggano le seguenti pagine tratte dall'ordinanza sentenza:

Bosman conferma che l'AM in un primo momento consegnò alla Commissione Luzzatti "una lettura compiuta da un colonnello dell'AM" cioè il foglio con cerchietti numerati in sequenza che rappresentavano le tracce degli echi radar. In un secondo momento "dopo qualche giorno ... ci portarono una o due "pizze" e cioè i nastri delle registrazioni radar, che noi a nostra volta portammo alla Selenia per l'analisi" (v. esame Bosman Francesco, GI 05.07.91).

Come ben si vede, ulteriore conferma che le "pizze" nonostante la sigillatura di Massari erano rimaste nella piena disponibilità degli organi dell'ACC.

A seguito di questa istruzione il Pubblico Ministero chiedeva che si procedesse contro il Russo per il delitto previsto dagli articoli 323, 61 n.2, e 479 c.p. per avere falsamente attestato in quelle rappresentazioni grafiche una situazione di fatto diversa da quella rilevata, in particolare non riportando i plots -17 e -12, per impedire che la perdita del DC9 potesse essere posta in relazione con la presenza di altri aerei e dopo che era stata acquisita una informazione sulla presenza di forze aeronavali statunitensi. Così motivava questa richiesta: "Dalle registrazioni telefoniche - nelle parti in cui si rileva l'intensa attività finalizzata alla ricerca delle cause del fatto attraverso l'esame dei dati radar e in particolare dalla conversazione dalla quale risulta che era agevole rivedere i nastri nell'immediatezza -, dalle dichiarazioni dell'addetto alla consolle, dall'esame del tabulato dei dati radar, dalle dichiarazioni rese da Steve Lund risulta che chiunque disponesse di minime

conoscenze tecniche era in grado di individuare immediatamente la presenza dei plots anomali (-17 e -12) e di porli in relazione con il momento dell'evento.

La determinazione di un'area ristrettissima nella quale evidenziare i ritorni radar (per di più in una rappresentazione grafica che invece ricomprendeva anche le aree nelle quali i predetti plots erano rilevabili, così inducendo in errore circa il reale contenuto delle informazioni ricavabili dal radar) è dunque frutto di una scelta dolosa, finalizzata all'occultamento delle informazioni” (v. richieste del PM, 21.12.91) (vedi sent-ord. pag.433)

E' dunque accertato documentalmente che già il 3 luglio 1980 gli esperti dell'Aeronautica avevano accertato anomalie nei tracciati radar e ne avevano informalmente dato notizia ai membri della Commissione Luzzatti, i quali a loro volta ne avevano informato Rana.

Di Steve Lund si viene a conoscenza, come di tante altre vicende di questa inchiesta, dal libro di Claudio Gatti “Rimanga tra noi”- giacchè in questo processo mai alcun pubblico ufficiale s'è preso la briga di redigere d'iniziativa un qualsiasi straccio di rapporto (vedi ord-sent pag.428)

Significativa la dichiarazione del prof. Giulio Cantoro, perito incaricato dal Tribunale di Palermo di curare personalmente la catalogazione con la relativa documentazione fotografica di tutti i reperti giunti a Palermo-Boccadifalco nonché il successivo trasferimento degli stessi a Roma (v. esame Cantoro Giulio, GI 20.01.97).

Le sue parole danno il senso delle responsabilità in cui incorse l'AM. In particolare il trasferimento dei reperti a Roma-Ciampino venne effettuato dall'AM a sua insaputa e, si ricordi, proprio il 23.12.80, l'antivigilia del Natale. Il perito poi non fa mistero di un'altra circostanza da lui appresa e cioè che l'elenco dei reperti trasferiti al laboratorio AM di Roma in data 31.12.80 era incompleto rispetto a quello che il

perito aveva redatto presso l'aeroporto di Palermo-Boccadifalco (vedi ord-sent pag.447).

Preliminarmente si deve precisare che questo Ufficio non è in possesso delle registrazioni di tutte le comunicazioni di quella sera, concernenti il disastro e le conseguenti ricerche; al contrario, agli atti vi sono le registrazioni soltanto di pochi siti, e di questi siti vi sono solo conversazioni di controllo di Traffico Aereo e non di Difesa Aerea, e per tempi limitati.

Comunque non tutte le registrazioni di Roma-Ciampino furono consegnate all'atto del sequestro, giacché, come risulta dalle dichiarazioni di Massari Porfirio, da più documenti in atti e dalla numerazione delle stesse bobine sequestrate, i registratori di quel sito erano otto, di cui cinque dedicati alla registrazione delle comunicazioni di Difesa Aerea, non consegnate e di certo le comunicazioni di maggior interesse per l'inchiesta e la ricostruzione del fatto (vedi ord-sent. pag.450).

La sentenza-ordinanza relativa all'attività di indagine rispetto alla RIV di Ciampino conclude:

Tutti gli ostacoli frapposti dai militari all'inchiesta nei siti già esaminati, per Ciampino si presentano ancor più forti e difficili da superare.

Ebbene nessuno ha riferito nemmeno i nominativi di coloro con i quali lavorava a contatto di gomito; i controllori cioè nemmeno i nomi dei propri controllori assistenti e assistenti controllori.

Non è stato mai rinvenuto il Log, cioè l'elenco del personale, relativo al 27 giugno 80. Ma quello che più colpisce è che si rinvengono tutti i Log di quel mese di giugno, eccettuato quello del 27. Che siano sempre casualità è difficile crederlo.

Solo nel 91 dall'esame di Battifoglia, capo dell'RSC, - e quindi quasi casualmente - che esibisce una sorta di lista delle razioni del caffè e biscotti nei turni di notte, si

viene a conoscenza dei nominativi, circa quattrocento, di tutto il personale in servizio.

Solo attraverso l'escussione dei quattrocento, si riesce a stabilire, con una buona dose di approssimazione, il personale presente in sala la sera e la notte del 27 giugno, e ad interrogare costoro dettagliatamente. Si riesce anche, con un'attività di riconoscimento delle posizioni occupate, a individuare settori e consoles.

Ma nessuno, eccettuati i detti capitano Cucchiarelli e sergente Colonnelli, rammenta alcunchè. Non rammentano i colleghi prossimi di postazione, l'organigramma della sala, eventi di rilievo di quella notte. La reticenza, come già si diceva, è totale, giacchè il mancato ricordo su circostanze così semplici come i nomi di coloro con cui si lavora, a volte per anni, quasi a contatto, non è assolutamente credibile. Sono tutti comportamenti di contrasto e ostruzionismo all'inchiesta. Le dimensioni della falsa testimonianza in questo sito sono patologiche e su di esse dovrà provvedere l'azione del PM (vedi ord-sent pag.478).

Il 28 CRAM di Poggio Ballone

Avere in tempi brevi una conoscenza precisa di ciò che vide il radar di Poggio Ballone nella sua connessione con la base di Grosseto avrebbe rappresentato per l'inchiesta giudiziaria certamente un notevole aiuto. Anche in questo caso il GI descrive gli ostacoli frapposti alle richieste dell'AG.

La ricostruzione di quanto accadde presso il CRAM ed in particolare presso la sala operativa la sera del 27 giugno 80 dopo il disastro ed anche in precedenza, è stata irta di difficoltà e di lunga durata, in considerazione dei ritardi e delle omissioni nella consegna delle documentazioni acquisite e sequestrate nel corso di molti anni, e a causa delle mancate collaborazioni della maggior parte degli operatori escussi (vedi sent-ord. pag.486).

Il comportamento del colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV è certamente da censurare. Il predetto infatti il 22.07.80 a seguito della notifica del provvedimento dell'AG di Roma del 16.07.80, consegna alla PG della Guardia di Finanza la documentazione richiesta ad eccezione di quella di Poggio Ballone, che sicuramente era contemplata dal decreto emesso dall'AG di Palermo il 05.07.80. Il Fiorito era a conoscenza del decreto di Palermo, avendo egli stesso siglato il telex della 3^a Regione Aerea, con il quale si richiedeva il sequestro. Inoltre all'AG di Roma viene consegnata documentazione limitata come orario al periodo 20.00-23.15, così come prevedeva il provvedimento dell'AG palermitana, e contrariamente alle indicazioni di quello emesso da Roma che non aveva limitazioni d'orario. Si può dire che il colonnello Fiorito De Falco ha eseguito il provvedimento dell'AG isolana per quanto concerneva l'orario, e quello della magistratura di Roma per quanto riguardava la zona geografica - infatti esso aveva ad oggetto le registrazioni relative alla zona compresa fra Latina - Ponza - Palermo -; così cumulando le due limitazioni (vedi sent-ord. pag.496).

Riguardo agli esiti dell'attività di indagine su quanto posto in essere dagli operatori del radar di Poggio Ballone la sentenza-ordinanza del GI da conto del ritardo che hanno determinato tali comportamenti, siano essi frutto di incompetenza, colpevole negligenza o di consapevoli intenti ostruzionistici:

Tutto quanto sopra riportato potrebbe spiegare – anzi spiega – perché in occasione delle elaborazioni presso l'ITAV dei plottaggi di tutte le tracce presenti nei tabulati radar militari, l'unica traccia che non fu delineata, la più importante ai fini dell'inchiesta è stata quella del DC9 Itavia (vedi sent-ord. pag.564).

In conclusione un sito di sommo rilievo, che si è tentato di far “scompare” nonostante fosse stato ricompreso nel primo provvedimento dell'AG; di cui di fatto

è scomparsa la principale documentazione; i cui dipendenti hanno mostrato una totale chiusura nei riguardi dell'inchiesta (vedi sent-ord pag.568)

Anche in questo CRAM fortissime reticenze e menzogne al di là di ogni pudore. E si è comportata in tal modo la quasi totalità degli operatori del turno Delta in sala operativa nel tempo circostante l'incidente, e degli altri dipendenti del sito. Coloro che hanno detto verità, e parziali, sono pochissimi. Senza contare quelli che hanno alternato, come s'è visto, menzogne e verità, cagionando confusioni nei fatti e nelle circostanze, difficilmente superabili all'atto della ricostruzione della vicenda. Questi comportamenti sono stati tenuti negli esami testimoniali e nei confronti. Nemmeno le contestazioni più precise sono riuscite a scuotere questi personaggi dal loro atteggiamento di chiusura e di denegazione di ogni contributo all'inchiesta.

Così l'IC, il TPO, l'IO e i loro assistenti. Gli unici che probabilmente avrebbero ausiliato l'inquirente sono morti, ovvero Gari e il suo assistente Dettori - e cioè MC e MC/A che hanno visto e percepito le medesime circostanze. Costoro avrebbero con tutta probabilità assunto un atteggiamento diverso. Il primo perchè quella sera si adoprò con tutte le sue forze per contattare diversi siti al fine di ricercare il DC9 e comprendere anche quello che era successo. Il secondo perchè gli eventi lo avevano così colpito che ne sarebbe stato indotto a collaborare.

Anche in questo sito lo stillicidio nelle consegne delle documentazioni e la scomparsa di quelle di maggiori rilievo, cioè le solite condotte comuni a tutti i siti AM. Qui, come s'è visto, vi era stata una prima raccolta e consegna al luogo di accentramento di documentazione radaristica, secondo quanto prescritto dal decreto Guarino. In effetti Gon e Maresio, che pur non ricordano moltissimi altri particolari, rammentano bene di aver compiuto un volo, speciale ed urgente, il 13 luglio 80 - segnato anche nei registri - di domenica da Grosseto a Birgi, per portare del

materiale. E che si trattasse di nastri radaristici, essi ne sono sicuri perchè la busta loro consegnata conteneva per certo un involucro metallico circolare come quello dei contenitori di nastri radar. D'altra parte Birgi era il luogo, come s'è visto, di accentrimento del materiale da consegnare all'AG. Questo materiale, lo si è detto già più volte, non sarà più ritrovato.

Anche sulle registrazioni dei registri di sala sono insorte questioni. In particolare su quelle annotazioni ove era riportato Awacs sul registro del guida caccia. Per lunghissimo tempo si è sostenuto da parte del personale che quelle annotazioni non stessero a significare la presenza effettiva di Awacs nel cielo controllato dal CRAM bensì dei semplici warning per i piloti, che dovevano, ove avessero incrociato un velivolo di quel genere, mantenersi a particolare distanza di sicurezza. Solo da ultimo è stato ammesso che si trattava di interventi di Awacs nel Tirreno, provenienti da basi tedesche, per l'addestramento di stormi dell'AM. E quindi presenze effettive nei giorni segnati e non semplice ripetizione di annotazioni.

Quanto al materiale propriamente radaristico di Poggio Ballone, come s'è detto, manca qualsiasi supporto magnetico relativo a quella sera. E qui per preciso proposito, perchè l'originale era stato deliberatamente conservato e "saltato" nel reimpiego, e poi inopinatamente riutilizzato con cancellazione del registrato. Così come la copia, anch'essa inviata per raccolta e consegna all'AG e poi scomparsa senza lasciare tracce.

Si è riusciti solo ad acquisire la THR, che però presenta degli stranissimi "buchi" proprio in orari di grande utilità per l'inchiesta. "Buchi" su cui nessuno è stato in grado di dare spiegazioni. "Buchi" che riguardano periodi di tempo - 16.14-17.50 e 18.30-18.33 - che avrebbero consentito di "vedere" il traffico di esercitazioni sul

Tirreno nel pomeriggio di quel giorno e la particolare situazione sulla Toscana tra 18.25 e 18.40.

*Mancando del nastro, di fronte all'**atteggiamento totalmente negativo degli operatori di sala**, nulla si può sapere delle azioni a console compiute al riguardo di tutte le situazioni d'interesse già descritte, quelle relative cioè all'Awacs, agli F104 in volo in prossimità del DC9, di cui uno atterra in emergenza generale, alla LG461 che si inserisce nella scia del DC9, ai voli militari in partenza della base di Grosseto tra 18.18Z e 18.45Z.*

*Anche su questi fatti **rilevantissimi ai fini dell'inchiesta, a causa della perdita dei reperti e per la totale chiusura degli operatori l'impossibilità assoluta di far luce.***

Nelle undici cartine, però, redatte dal sito nel luglio dell'80 e trasmesse in copia all'ITAV il 14.07.80, non era presente la traccia del DC9. Gli originali delle undici cartine trasmesse a Trapani Birgi il 13.07.80, per effetto del provvedimento dell'AG di Palermo, e quelle trasmesse con corriere (sergente Capuano) il 15.07.80 al 1° ROC/SOC di Monte Venda (PD), non sono mai state rinvenute, nè si ha notizia circa la loro distruzione.

Dagli esami testimoniali emergeva che la documentazione era stata scoperta nel giugno 94 a seguito di incarico nel maggio 94, e dopo essere stata vagliata dal comandante, era stata trasmessa alla 2^a Regione Aerea. In data 15.11.95 veniva accertato che quanto dichiarato dai testi nel luglio 94 non era conforme a verità. Infatti l'incarico orale, il tenente colonnello Berta lo aveva impartito nel settembre 93 al maresciallo Branca. Dagli atti rinvenuti ed acquisiti non emergeva la data di individuazione del materiale sequestrato, ma risultavano solo i verbali di distruzione a mezzo fuoco iniziati nel mese di ottobre 93 ed ultimati nel mese di settembre 94.

Tutti al sito erano a conoscenza di questo archivio posto nel sottotetto e le ricerche documentali nell'88 e 90 erano state esperite anche in questo locale, ma la documentazione non era stata mai consegnata nonostante fosse contenuta nelle richieste generiche e specifiche dell'AG. Questa documentazione deve definirsi di rilievo per l'inchiesta giacchè ha consentito l'identificazione certa dell'operatore MIO, mai segnalato prima del 94, e l'individuazione di documenti manoscritti relativi all'incidente, come appunto il foglio compilato dal sergente Precetti, cioè il plottaggio del DC9 Itavia.

In merito al personale presente in sala operativa la sera del 27.06.80, un primo elenco viene consegnato a seguito di decreto di questo GI l'8.08.88. Detto elenco veniva confermato nel corso di successive richieste.

Un sito perciò di eccezionale rilievo, del quale se si fossero conservati documenti e registrazioni, oltre che le memorie degli operatori, ben altro livello avrebbe potuto raggiungere la ricostruzione del disastro di Ustica e dei fatti connessi. Un sito, in cui più degli altri emerge che le carenze, le scomparse, le distruzioni non si sono casualmente verificate, ma sono state frutto di interventi ben meditati ed organizzati (vedi sent-ord. pag.576-583).

Il 34 CRAM di Siracusa

Preposto al monitoraggio di quanto accadeva sui cieli della Sicilia era anche il radar di Siracusa; intensa, quanto difficoltosa, come si può leggere nella parte riportata dalla sentenza-ordinanza del GI, fu l'attività istruttoria dell'Autorità Giudiziaria.

Dall'analisi delle testimonianze rese ben si può dire che nessuno ha ricordato se il radar fosse stato quel giorno in manutenzione o meno. Dai dati forniti dallo Stato Maggiore Aeronautica i radar primario e secondario sono stati quel 27 giugno 80 in

manutenzione programmata dalle ore 12.00 alle ore 19.00, dopodiché sono ritornati in efficienza.

Da ultimo si deve ricordare che non sono stati mai trovati i plottaggi riferiti alla sera del 27.06.80 menzionati nelle missive del 20 e 23 dicembre 80, trasmesse rispettivamente allo Stato Maggiore Difesa ed alla Procura di Roma.

Purtroppo tale attività del sito tra le ore 19.00 e le ore 19.48, ora in cui dalla THR di Marsala risultano le prime tracce trasmesse dallo slave via filo al sito master, non è disponibile agli atti dell'inchiesta; infatti il DAI con le tracce che in quel lasso di tempo sono state trasmesse a Martina Franca, non è stato reperito nel corso dei sequestri eseguiti presso il 3° ROC/SOC, che presso il sito stesso.

Ma ancora una volta su tali circostanze come su tutti i fatti di maggior rilievo per l'inchiesta manca la documentazione necessaria, perché non fu tempestivamente acquisita, e qualsiasi ipotesi non può essere supportata da dati tecnici. Inoltre, come usualmente, non è emerso dalle testimonianze degli operatori alcun apporto significativo per l'inchiesta (vedi sent-ord pag.635).

Il 32 CRAM di Otranto

L'attività svolta dai militari del CRAM di Otranto fu oggetto di indagine al fine di chiarire l'episodio relativo alla caduta del MIG libico ritrovato sui monti della Sila allo scopo di comprendere se esso avesse connessioni con la caduta dell'aereo Itavia. Anche per la consultazione della documentazione in possesso del centro radar di Otranto furono emessi decreti di sequestro, il cui esito di seguito si riporta nelle parole del GI:

I decreti ebbero esito infruttuoso, ad eccezione di quello relativo ai turni di servizio per i giorni 26-27-28 giugno e 17-18-19 luglio 80. In merito al mancato rinvenimento dei dati radar il comandante interinale del sito, maggiore Motta Alfio, in una

dichiarazione resa nel corso delle operazioni, riferiva che il materiale oggetto di decreto, mancando uno specifico vincolo, era stato presumibilmente distrutto “in ottemperanza alle disposizioni in materia”.

In relazione al mancato rinvenimento della restante documentazione il comandante del 32° CRAM, tenente Colonnello Vitiello Leopoldo, dichiarava che presumibilmente era stata distrutta in ottemperanza “alle normative vigenti” e, al riguardo delle registrazioni telefoniche, che le relative bobine erano state “verosimilmente smagnetizzate e riutilizzate più volte”, anche a causa della sostituzione dell’apparato preposto alla registrazione delle telefonate.

Anche il 3° ROC di Martina Franca venne interessato per la ricerca del materiale; ma sempre senza esito.

Conseguentemente, l’Ufficio, per completezza d’indagini disponeva nel novembre del 93, il sequestro presso il centro radar e presso il 3° ROC di Martina Franca dei verbali di distruzione del materiale menzionato nei suindicati decreti. L’esito dei provvedimenti, anche in questo caso, risultò negativo.

*Il tenente colonnello Vitiello a tal proposito dichiarava in merito ai dati radar registrati nel mese di giugno 80 che essi erano “**stati verosimilmente distrutti senza compilare alcun verbale di distruzione, in quanto non costituenti documentazione classificata**” (vedi sent-ord. pag.637).*

La base aeroportuali di Grosseto

La base militare di Grosseto è stata al centro di un’intensa attività investigativa, volta ad accertare alcune circostanze di grande rilevanza concernenti l’attività volativa di due F104 dell’aeronautica militare italiana, che avevano percorso rotte vicine a quella del DC9 nella tratta tra Bologna e Roma nonché l’atterraggio e la permanenza,

all'interno della base, di un F111 americano nelle ore immediatamente successive al disastro.

Per l'accertamento di tali fatti è stata immediatamente chiesta l'acquisizione delle trascrizioni delle conversazioni sia terra-bordo-terra (TBT), che interne alla sala operativa con gli esiti che, anche la Commissione di inchiesta ITAV, così commenterà:

Se ne deduce, secondo la Commissione, che "l'esistenza di riferimenti temporali non sicuramente correlabili tra loro, farebbe supporre che ci si trovi davanti a brani/frasi risalenti a periodi diversi; quindi le singole frasi potrebbero risultare non attribuibili ai tre interlocutori indicati". E quindi "le incongruenze spazio-temporali evidenziate sembrano inconciliabili con l'ipotesi che la registrazione in esame sia riferita esclusivamente ad una "conversazione interna" svoltasi presso un unico sito e con l'ipotesi che gli interlocutori siano sempre gli stessi per tutta la durata delle registrazioni e che quindi le singole frasi siano state correttamente attribuite".

Delle conclusioni così dubbiose - nelle quali appaiono anche doglianze per non aver potuto esaminare direttamente il nastro, ma copia di esso potrebbe essere stata estratta prima dell'accantonamento per le inchieste od anche dai periti di parte per più versi collegati all'AM - conclusioni cioè che escludono qualsiasi certezza, di fronte alle nitide conclusioni peritali, mai contestate da alcuno, inducono a stimare che al di là della buona fede vi possano essere intenti di impedire accertamenti e conoscenze degli inquirenti.

*Questo al riguardo dell'amministrazione dell'Arma. Quanto ai singoli militari che sono stati escussi, essi si sono rivelati tra i più reticenti tra i tanti testi dell'AM esaminati nel corso di questa istruttoria. Con l'aggravante che costoro erano a conoscenza di fatti di massimo rilievo per l'inchiesta. **Hanno ammesso, e solo dopo***

estenuanti verbalizzazioni negative, esclusivamente ciò che non potevano negare. Hanno taciuto sul terzo personaggio in torre, impedendo che si individuasse un elemento fondamentale della ricostruzione, un soggetto che con ogni probabilità proveniva dalla sala operativa del radar di Poggio Ballone e che quindi, ove avesse assunto atteggiamento diverso dai tanti, principalmente da Capitani e Giagnorio, avrebbe potuto dare un contributo notevolissimo alla soluzione di nodi tra i più intricati dell'inchiesta. Hanno taciuto sui contenuti delle loro dichiarazioni, asserendo, del tutto incredibilmente, di non ricordare o di non capire. Mentre con risposte positive si sarebbero potuti riempire vuoti in passaggi basilari delle vicende della base di Grosseto e del CRAM di Poggio Ballone e conferma sulla ricostruzione di eventi essenziali di quella sera (vedi ord-sent pag.740).

L'aeroporto militare di Grazzanise

Legata all'indagine svolta a Grosseto è stata l'attività di ricerca di utili informazioni presso l'aeroporto militare di Grazzanise.

Il decreto di sequestro avente ad oggetto documenti ed atti sul volo di detto F111 ha avuto esito negativo, non diversamente da quello operato su Aviano. Anche qui - lo si deve sottolineare - la memoria dei militari interrogati è quasi nulla. D'altra parte il decreto di sequestro che aveva ad oggetto ordini di scramble ed esiti delle missioni effettuate nel periodo giugno-luglio 80 dallo Stormo colà di base, come diversi altri provvedimenti di sequestro e di esibizione, ebbe esito negativo (vedi ord-sent pag.766).

L'aeroporto militare di Palermo Boccadifalco

L'aeroporto di Palermo Boccadifalco era al tempo utilizzato solamente dalle forze dell'ordine per il decollo e l'atterraggio di elicotteri. Dipendeva comunque dalla terza Regione Aerea. Presso questo aeroporto furono depositati vari reperti recuperati dal

mare e presumibilmente correlabili al disastro. L'importanza della conservazione di tali reperti non può certamente sfuggire. Tuttavia la stessa considerazione in merito alle diligenza non può essere svolta per le autorità competenti la conservazione dei reperti:

Nel corso dell'istruzione sono stati emessi più decreti di sequestro sul sito, tutti con esito negativo. Precisamente di sequestro dei nastri e registrazioni radar del sito in data 27.06.80 trasportati a seguito del provvedimento datato 05.07.80 della Procura della Repubblica presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Di sequestro degli oggetti che furono concentrati presso l'aeroporto di Palermo-Boccadifalco, attinenti e non all'aeromobile precipitato e tuttora giacenti presso l'aeroporto Boccadifalco o quello di Ciampino ove furono in parte trasportati il 23.12.80. Di sequestro della bolla di carico redatta in triplice copia, dal maresciallo Ferraro Giuseppe, addetto al carico effettivo presso la 46^a Brigata Aerea di Pisa, in occasione della missione effettuata il 23.12.80 dall'aeroporto di Pisa all'aeroporto di Palermo-Boccadifalco.

*In relazione ai reperti custoditi è da rammentare la vicenda relativa al **relitto dell'aerobersaglio rinvenuto il 18 settembre di quell'80 nelle acque antistanti il comune di Acquedolci (ME)**. Con provvedimento del 20.09.80 della Procura di Palermo, se ne disponeva il sequestro. Il reperto, il 22 successivo, veniva consegnato dai Carabinieri di Acquedolci al comando aeroporto di Palermo Boccadifalco. Il relitto veniva esaminato dal perito prof. Cantoro. **Non veniva inserito tra gli altri reperti trasportati a Ciampino e successivamente ai Laboratori AM il 23.12.80. Nel febbraio dell'87 il prof. Cantoro convocato a Napoli-Capodichino per riconoscere se il reperto conservato presso questo aeroporto fosse quello da lui esaminato nell'80, dichiarava che non si trattava di quello periziato.***

*Nel novembre 88 venivano esperiti ulteriori accertamenti presso l'aeroporto Boccadifalco ed il comandante al tempo, il tenente colonnello Guzzetta, con missive datate 23 e 25 novembre affermava: -23 novembre: "in ordine a quanto richiesto come dichiarato via breve, **il relitto di cui trattasi non è mai stato consegnato a questo Comando**"; -25 novembre: "...come già comunicato via breve, si conferma la disponibilità del reperto cui trattasi presso il locale posto fisso dei Carabinieri". La vicenda è presa in esame nel capitolo delle perizie (vedi ord-sent pag.810-812).*

L'aeroporto militare di Trapani Birgi

Presso l'aeroporto militare di Trapani Birgi è stato deciso di raccogliere tutto il materiale inerente al disastro aereo. Questa scelta ha esponenzialmente accresciuto l'importanza e l'attenzione degli inquirenti sull'attività svolta presso la base e, si potrebbe dire, doveva accrescere l'attenzione e la diligenza del personale in servizio. Quanto invece è accaduto può essere riassunto utilizzando ancora una volta le parole del GI:

*In data 22 luglio 80, il colonnello Fiorito De Falco consegnò al Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza la documentazione di Marsala e Licola. **Non consegnò la documentazione di Poggio Ballone, pur menzionata nella lettera di trasmissione.***

In data 6 settembre 80 il Comando Gruppo CC. di Palermo, in esecuzione alla disposizione del PM di Palermo dr. Guarino del 28.08.80, richiede al Comando aeroporto la consegna della documentazione di cui a detto provvedimento. Quest'ultimo Comando ovviamente risponde che la documentazione era stata già trasmessa all'ITAV in data 21 luglio 80.

*I vari testi escussi, responsabili dell'epoca dell'aeroporto, non ricordano la disposizione impartita dalla 3^a Regione Aerea di Bari il 10 luglio 80 **in merito alla***

concentrazione del materiale proveniente dai siti radar interessati e successiva consegna ad un ufficiale dei Carabinieri di Palermo. Non ricordano nemmeno di aver preso in consegna questo materiale né il contenuto di esso. Il comandante, rammenta di una trasmissione all'ITAV, ma non che il materiale venne inviato a mezzo di un corriere aereo.

In particolar modo si è ricercato il materiale proveniente da Poggio Ballone, che secondo la missiva del 21 luglio 80 del Comando aeroporto di Trapani Birgi, era stato trasmesso all'ITAV di Roma e più esattamente all'attenzione del colonnello Fiorito De Falco. L'ufficiale non lo ha mai consegnato all'AG, come risulta dal verbale del 22 luglio; né risulta, tale materiale, conservato negli archivi dell'ITAV. L'importanza che viene dato a questo materiale sta nel fatto, come si ricorderà, che i due corrieri di Grosseto affermano di aver trasportato delle "pizze" cioè nastri di registrazione; mentre colui che invece ha confezionato il plico, il capitano Pongiluppi di Poggio Ballone, afferma che all'interno vi era soltanto documentazione cartacea consistente in una Track History e le note undici cartine. I vari decreti di sequestro eseguiti in ambito di Forza Armata hanno dato tutti esito negativo.

Il comandante dell'aeroporto, colonnello Pentericci, esclude di aver mai ricevuto il telex della 3^a Regione Aerea di Bari con quelle particolari disposizioni. Ricorda di aver inviato della documentazione all'ITAV. Non ricorda della custodia della documentazione presso il Comando aeroporto. Il vice comandante tenente colonnello Baruffini non ricorda nulla della vicenda né venne delegato dal comandante ad incarico specifico. Il capo ufficio operazioni, maggiore Rodorigo, era assente per licenza di convalescenza, dal 5 giugno al 21 luglio 80. Non ha ricordi della vicenda. Il suo sostituto, capitano Cirnigliaro Matteo, esclude di aver ricevuto il plico

proveniente da Poggio Ballone come di aver ricevuto incarico dal comandante di custodire la documentazione. Il capo del Servizio Tecnico Operativo, maggiore Bertelè Carlo, esclude di aver ricevuto sia il plico di Poggio Ballone che l'incarico di custodia della documentazione.

In data 13 luglio 80, presso l'aeroporto di Trapani Birgi erano in servizio, quali ufficiali d'ispezione e di picchetto, il capitano La Bruna Emilio ed il tenente Orlandi Massimo. Il capitano La Bruna è deceduto in Pescara il 7.12.94. Il tenente Orlandi esclude di aver ricevuto un plico come di essere a conoscenza della custodia di documentazione presso l'aeroporto. Il maresciallo dei Carabinieri, comandante della Stazione presso l'aeroporto, Nobile Pietro, esclude di aver mai ricevuto documentazione da personale dell'AM relativa all'incidente del DC9, così come esclude che gli siano stati impartiti specifici ordini per la custodia di documenti. Il tenente Gennari Cosimo, componente dell'equipaggio del G91 T che il 21 luglio 80 trasportò il materiale da Trapani a Ciampino, non ricorda alcunchè sulla consistenza dei plichi, poiché ad occuparsene era stato il comandante Pilota capitano Gorga Pasqualino, deceduto nell'84.

*Il confronto tra il comandante e il vice comandante dell'aeroporto con i corrieri provenienti da Grosseto, tenente colonnello Maresio e Gon, finalizzato ad accertare le circostanze della consegna, il contenuto e la custodia del plico, e quindi appurare se trattavasi di nastri di registrazione o di documentazione cartacea, non ha dato alcun risultato perchè ognuno dei testi confermava quanto già precedentemente dichiarato e rimaneva sulle proprie posizioni. **Come si vede uno scaricabarile quasi senza fine che a volte finisce in testa a defunti.***

Solo nel marzo 96 a seguito di sequestro, con la costante partecipazione della polizia giudiziaria, veniva rinvenuto negli archivi della 1^a Regione Aerea di Milano il telex,

di cui s'è detto, del 10 luglio 80, ove era trascritta quell'annotazione, datata 11 luglio 80, del generale comandante Mura, in cui si legge che il 1° ROC già lavora dal 10 luglio per la documentazione da inviare a Trapani. Non veniva però rinvenuta alcuna documentazione che attestasse l'invio a Trapani o che specificasse quale fosse stata trasmessa.

Sui registri di protocollo dell'aeroporto di Trapani non appare registrata in arrivo o partenza alcuna documentazione connessa alla richiesta del 10 luglio 80 o comunque relativa all'incidente del DC9 Itavia. (vedi ord-sent, pag. 831)

La base militare di Decimomannu (SS)

Anche presso la base militare di Decimomannu vi è una postazione NATO, ma le richieste dell'AG di documentazione e informazioni sono state, come si potrà leggere, del tutto disattese:

Non è stato possibile rinvenire le date in cui sono state eseguite tali missioni nè i relativi piani di volo. Presumibilmente è proprio all'attività volativa notturna dei velivoli tedeschi nel mese di giugno 80 che si riferisce l'annotazione del 24.06.80 sul registro del centro controllo aeroporto di Decimomannu: - "...h.18.50 - radar spento per passaggio su GGEE per voli notturni".

Tale registrazione però non fornisce alcuna indicazione circa la nazionalità e il numero dei velivoli impegnati nell'attività notturna.

Anche nel registro della torre di controllo vi sono numerose annotazioni relative alle attività volative, anche notturne, senza però riferimenti specifici sulla nazionalità dei velivoli impegnati. Nelle annotazioni specifiche del 27.06.80 contenute nel registro della torre di controllo, non emerge alcunchè ad eccezione dell'indicazione relativa alla ritardata chiusura della torre per consentire l'atterraggio di un T33 sigla tiro 12 da Lipa e l'atterraggio di Eagle 1 da Capo Frasca.

(omissis)

Anche in questa vicenda, come in altre già riscontrate in questo procedimento, si manifesta la superficialità e la negligenza del personale AM nella compilazione dei documenti. Non è accettabile la giustificazione di Maccioni che la mancanza dell'orario sul foglio dipendesse dal fatto che non aveva con sé orologio, per il fatto che proprio l'orologio era strumento indispensabile a quell'operatore per lo svolgimento delle sue mansioni, giacché era tenuto a compilare documentazione in cui dovevano essere riportati gli orari.

V'è altresì da rilevare che nessuna documentazione attinente l'attività volativa dei due velivoli in questione è stata mai rinvenuta presso la base di Decimomannu nè presso le competenti autorità (vedi ord-sent pagg. 835-838).

L'11 CRAM di Poggio Renatico e il 12 CRAM di Mortara

A proposito della diligenza con la quale il personale del CRAM di Poggio Renatico e Mortara abbiano assolto i propri doveri è sufficiente riportare le conclusioni a cui è giunto lo stesso GI:

In conclusione le THR di Poggio Renatico – 11° CRAM – e Mortara- 12° CRAM che secondo il ricordo del comandante del SOC tenente colonnello Moneta, erano state trasmesse nel luglio 80 al SOC, non sono state mai rinvenute. Ci si domanda perciò dove e quando la documentazione preparata per Trapani Birgi, sulla scorta del decreto Guarino e del telex della Regione Aerea di Bari, sia stata inviata. Di tale attività non è stata mai trovata traccia documentale nè esse sono state ricordate da Moneta (sent-ord, pag. 872).

Il terzo ROC di Martina Franca

L'interesse per il 3° ROC ha origine, in un primo momento, dal fatto che il luogo di caduta del velivolo rientrava nell'area di competenza dell'Ente che coordinava con

collegamenti telefonici e radaristici la (terza) regione aerea del sud Italia; successivamente, per il ruolo che esso svolgerà, nei giorni immediatamente successivi al disastro, nella raccolta e consegna della documentazione richiesta dalla Magistratura.

Leggiamo cosa dice il G.I. sulla predetta attività e sulla documentazione mancante:

Da questo momento, h.22.00 in poi, non risultano più conversazioni registrate tra i due siti, perché il nastro TBT di Marsala termina alle ore 22.08, mentre su quello di Martina Franca, come già detto, i canali collegati con Marsala non hanno registrato alcuna conversazione (sent-ord, Pag.971).

Nella serata del 28 giugno il SOC invia al COP (Centro Operativo di Pace) ed al COSMA (Centro Operativo dello Stato Maggiore) un messaggio che riporta i plottaggi dei siti di Poggio Renatico (Ferrara), Licola e Marsala. Questo documento non è stato mai trovato presso il 3° ROC/SOC né il suo protocollo (SOC/A/0215/NC/G10-1) risulta appartenere alla numerazione impiegata in quel periodo.

E' stato consegnato per la prima volta all'AG nel corso dell'esame testimoniale del generale Mangani, il 24.10.89 (sent-ord pag.974).

***Non sono stati rinvenuti i telex con i plottaggi di Licola e Marsala sulla base dei quali è stato formato il documento in questione, né presso il SOC né ai siti d'origine.** Il telex con i dati di Ferrara, trasmesso da Potenza Picena prima per telefono la notte tra il 27 e il 28 giugno e successivamente per telescrivente la mattina del 28 giugno, è stato rinvenuto e consegnato all'AG nel gennaio 96, nel corso del sopralluogo effettuato presso la sede del 3° ROC, in cui la documentazione era stata ricercata con la costante presenza della polizia giudiziaria. Nei siti d'origine, Poggio Renatico e Potenza Picena, non è stata invece trovata né traccia del documento né la*

registrazione dell'atto sui registri di protocollo. Presso la sede del 1° SOC è stata trovata traccia della registrazione del messaggio sui registri di protocollo, ma non è stato rinvenuto l'atto (sent-ord pag.974).

L'analisi di questi dati fu effettuata dal SOC. Come già sopra detto non è stato mai rinvenuto il documento né gli atti pervenuti da Licola e Marsala (vedi sent-ord pag.975).

Il 10 luglio 80, in ordine temporale, il ROC riceve prima il messaggio dell'ITAV, indirizzato anche a Licola e Marsala, che richiede i DAT da consegnare alla commissione Luzzatti e successivamente il telex della 3ª Regione Aerea in cui è trascritto il decreto di acquisizione dell'AG di Palermo del 5 luglio 80. **In entrambi i casi il ROC non fornirà alcuna documentazione di propria pertinenza.** Si limita a pianificare le richieste dei due messaggi ed ordina ai CRAM di Licola e Marsala di allegare alla registrazione i tracciamenti radar ed eventuali registrazioni TBT. Tra il 18 e 20 luglio riceve la documentazione dai citati centri radar di cui **consegnerà una copia il 29 luglio a personale del S.I.S.MI.** Detta documentazione non sarà più reperita al ROC perché distrutta nel 1983. **E' certo che se il ROC, invece di svolgere soltanto funzione di coordinamento, avesse conservato e consegnato la documentazione che aveva già raccolto sin dalla sera dell'incidente, l'AG e le varie commissioni d'inchiesta avrebbero avuto un quadro più chiaro e completo di tutta la vicenda.**

I plottaggi dei siti di Jacotenente e Licola non sono stati mai trasmessi a Comandi superiori né rintracciati agli atti del ROC. Invece per quanto concerne i nastri di registrazione di Otranto e Marsala, da cui è stata ricavata la riduzione dati dei momenti dell'incivolo, il primo, quello di Otranto, non è stato mai rinvenuto; il secondo invece è stato consegnato in data 27 giugno 95 ma tale esemplare è risultato

diverso da quello che avrebbe dovuto contenere i dati del momento dell'incidente. Il nastro d'interesse non è mai stato rinvenuto (vedi sent-ord pag.976).

Tra la documentazione che il ROC avrebbe dovuto possedere, non sono stati mai rinvenuti i registri di sala operativa del SOC, e i messaggi con i relativi plottaggi pervenuti nel corso della notte da Licola e Marsala, documenti che avrebbero chiarito tante questioni che purtroppo restano insolute, quali: l'orario di inizio nel plottaggio della traccia AG266 trasmessa da Licola, se a 18.50 come emerge dalle conversazioni telefoniche o a 19.04; al riguardo del plottaggio delle tracce trasmesse da Marsala, se questa operazione venne effettuata nella notte tra il 27 e il 28, cosicchè se ne trarrebbe la certezza che era stata previamente compiuta una riduzione dati; quanto all'analisi che il ROC invia al COP ed al COSMA la sera del 28 giugno, da chi fu effettuata e da quali documenti venne tratta.

Altra documentazione che non è stata rinvenuta, perché distrutta nel 1988, è quella relativa alla manutenzione del CRAM di Siracusa il giorno dell'incidente, giacché tra il 1989 e il 1990 alcuni testi avevano dichiarato davanti alla Commissione Stragi che il sito alle 19.00 si trovava ancora in manutenzione, mentre altri, come Patroni Griffi e Arati affermavano il contrario.

Nel novembre 95, nel corso di sequestro della documentazione con la costante presenza della PG, come già detto, viene rinvenuto e sequestrato un nastro di registrazione TBT che non era stato consegnato all'atto del sequestro avvenuto il 15 novembre 90.

Nel 1980 il SOC aveva in uso un registro di protocollo, che non è stato rinvenuto, con il quale si protocollavano anche i messaggi giornalieri degli avvistamenti radar inviati dopo la mezzanotte di ogni giorno. Il SOC aveva anche a sua disposizione un registro denominato proprio SOC/A, rinvenuto, che inizia il 19.09.78 e termina il

20.10.80, che però nel periodo di interesse riporta una numerazione superiore a quella del messaggio, 1800 invece che 0215. Esaminato il registro di protocollo della sezione "I", (o Intelligence), si constatava che il messaggio relativo agli avvistamenti radar trasmesso dalla sala operativa del SOC il 28.06 riporta la numerazione 0214 e quello trasmesso il 29.06 la numerazione 0216. Pertanto, sulla base della considerazione che la numerazione del messaggio in disamina ha il numero 0215 ed è stato inviato alle 21.15Z cioè prima della mezzanotte del 28, si è indotti a ritenere che sia stato formato da personale della sala operativa del SOC e non da personale degli Uffici della Segreteria. Che il messaggio 0215 sia stato originato dalla sala operativa o comunque senza passare per l'Ufficio Operazioni, può inoltre essere confermato dal fatto che i dati in esso contenuti coincidono totalmente con quelli della conversazione avvenuta la notte del 28 tra il SOC e il 31° CRAM, mentre differiscono in parte da quelli del messaggio inviato il 28.06.80 alle ore 11.00Z da Potenza Picena, peraltro protocollato in arrivo il 30 giugno sul registro di protocollo dell'Ufficio Operazioni del ROC e mai su quello del SOC (sent-ord pag.985 e ss).

Dalle dichiarazioni rese da Mangani e Arati pertanto si può ben notare che dopo l'incidente venne disposta anche la conservazione del nastro di registrazione radar. Nastro di cui purtroppo si è persa ogni traccia. Questo importante documento di prova avrebbe sicuramente fornito elementi utilissimi alle indagini tenuto conto che al SOC giungevano soltanto le tracce più significative, così come ben specifica il comandante del SOC, Arati: "Il SOC non ha radar, coordina la Difesa Aerea facendo capo alla 5^a Ataf di Vicenza. Al SOC veniva trasmesso il traffico significativo: per traffico si intendono le seguenti tracce:

Si ha ragione di ritenere pertanto – poiché i nastri di registrazione TBT anche se in modo travagliato sono alla fine giunti a questo Ufficio – che di quello di

registrazione radar sia stata volutamente omessa la trasmissione da parte dell'Aeronautica (sent-ord pag.989).

Non sono stati mai trovati i registri di sala operativa del SOC né i nastri di registrazione magnetici.

Nel corso dell'audizione alla Commissione Stragi il 10.01.90 il capitano Patroni Griffi riferisce dati della sera dell'incidente estrapolati da documenti esistenti al ROC, che non sono stati più rinvenuti. Questi dati trascritti in forma di appunto su un foglio sono stati acquisiti nel corso dell'interrogatorio del 31.01.96 (sent-ord pag.992).

L'attività della 1° Regione Aerea

La 1^a Regione Aerea, che fu interessata del disastro poiché il luogo di decollo del DC9 era situato sotto la sua giurisdizione. Di seguito si riportano stralci dell'ordinanza-sentenza del GI riguardo alle gravi negligenze riscontrate rispetto alla collaborazione richiesta a quegli operatori:

*Deve porsi in evidenza che detti telegrammi sono stati rinvenuti in data 13 marzo 96 a seguito di sequestro - operato alla costante presenza di ufficiali di PG - presso la 1^a RA in una cartella dell'ex Ufficio Sicurezza al Volo, recante nel frontespizio la dicitura: "DC9 Itavia I-Tigi località mare Ustica data 27.06.80 81 deceduti"; documentazione non rinvenuta in precedenza **poichè contenuta all'interno di un faldone recante sul dorso non l'indicazione dell'incidente di Ustica bensì il nominativo dei due piloti del DC9, Gatti e Fontana, che di certo non era assolutamente una titolazione, specie con l'allontanarsi col tempo dell'evento, in grado di condurre al fatto** (ord-sent pag.995).*

Deve precisarsi che in data 20 novembre 95 presso l'11° CRAM di Poggio Renatico era stato eseguito il decreto di esibizione di questa AG datato 20.11.95, concernente,

tra l'altro, anche i registri di sala operativa; quell'esecuzione ebbe esito negativo, ma, a distanza di pochi giorni, quel sito radar inviò la documentazione sopra elencata alla 1^a RA; nella nota di trasmissione non fece riferimento al provvedimento di acquisizione, ma ad una nota della Regione risalente al giugno 95, contenente una direttiva di SMA relativa al rinvenimento ed alla custodia di documentazione comunque riferibile alla vicenda di Ustica.

Successivamente la Regione Aerea nominò una Commissione interna al fine di appurare le ragioni che avevano condotto al rinvenimento tardivo della documentazione, nonché eventuali responsabilità individuali, in quanto dal giugno 88 fino a quella data più volte erano stati richiesti quei registri.

1. Da una prima valutazione dei fatti sopra evidenziati si può senz'altro affermare che la ricerca di documentazione inerente "l'evento Ustica" effettuata presso l'11°CRAM a seguito dell'ordine del Comando di Regione è stato condotta:

- senza quella scrupolosità, senso di responsabilità e solerzia raccomandate dal Comado sovraordinato ed imposte dalle circostanze e dalla delicatezza ed importanza della vicenda, e dal suo inquadramento nell'attuale difficile momento storico;*
- senza quella necessaria sensibilizzazione di tutto il personale interessato al ritrovamento ad opera del comandante dell'Ente.*

Ciò ha portato allo svolgimento dell'incarico ricevuto con superficialità ed a limitare la ricerca ad un lavoro di "routine" e comunque non capillare e scrupoloso, escludendo aprioristicamente dalla ricerca locali la cui ricognizione avrebbe comportato un impegno maggiore in termini di tempo, di fatica e di personale.

2. Al di là di tutta la vicenda, di riflesso, è emersa nella Commissione la sensazione che presso l'11° CRAM esista una situazione ambientale profondamente degradata

che determina difficili rapporti interpersonali e gerarchici tra il personale che ivi vive ed opera, probabilmente frutto di pregressa carente azione di comando e governo del personale.

Pertanto, conclude il GI:

in conclusione i passaggi di maggior rilievo nell'attività di questa Regione sarebbero finiti nel dimenticatoio giacchè sapientemente occultati, se non vi fossero stati penetranti accertamenti per effetto di ricerche dell'inchiesta.

Da ricordare poi l'attività della commissione nominata nel novembre 95 per accertare le responsabilità del personale dell'11° CRAM di Poggio Renatico, che per anni aveva sempre affermato l'inesistenza di materiale documentale e solo dopo l'ispezione con la costante presenza della polizia giudiziaria del 20 novembre 95, a distanza di pochi giorni, il 30 novembre rinviene i registri di sala operativa relativi all'evento, in un locale del GRAM di non facile accesso. Singolare è il fatto che il rinvenimento concerne solo i registri a disposizione in sala operativa che coprono parte del mese di giugno e del mese di luglio 80 e non altra documentazione; il che fa presupporre che quel materiale era già stato isolato e custodito sin dall'80 a seguito dell'incidente del DC9 Itavia (sent-ord pagg.998-1000).

La 3 Regione Aerea

Territorialmente competente ad occuparsi dalla propria posizione di vertice nell'AM è la 3 Regione Aerea. Anche a tale livello, come si potrà notare, non sono mancate le negligenze:

Appare evidente una confusione nelle competenze tra Reparti dell'Aeronautica; infatti mentre da un lato i comandi periferici quali la 3^a Regione e il comando aeroporto di Trapani Birgi riferiscono per le vie brevi ai Carabinieri di Palermo che per la consegna della documentazione di cui al decreto del 5 luglio 80 occorre che

l'AG richiede l'autorizzazione al Gabinetto della Difesa; dall'altro lo Stato Maggiore sollecita la consegna della documentazione, ma nel contempo asserisce che non si deve consegnare la documentazione, se prima non perviene l'autorizzazione dal Gabinetto della Difesa, già richiesta dallo Stato Maggiore. Richiesta quest'ultima mai consegnata dall'AM né rinvenuta nei vari sequestri documentali presso lo Stato Maggiore e il Ministero della Difesa (ord-sent pag.1006).

La acquisizione parziale della documentazione – relativa cioè soltanto a Marsala e Licola - richiesta con il provvedimento del 5 luglio 80, ha cagionato un danno gravissimo all'inchiesta. Infatti come si è poi accertato tra il 90 e il 96, già era stata predisposta, il 10 luglio 80, la documentazione dei siti di Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele. Non si è mai trovata la documentazione del sito di Poggio Ballone consegnata a Trapani Birgi il 13 luglio e quella del 34° CRAM di Siracusa, anch'essa compresa nella richiesta del 5 luglio. Si deve ricordare però che nelle note lettere dello Stato Maggiore del 20 e 23 dicembre 80, inviate rispettivamente allo Stato Maggiore Difesa e al PM, si parla della visione dei dati radar anche del sito di Siracusa. I generali Piccio e Amaldi, rispettivamente comandante e vice, non hanno mai riferito sull'attività concernente il decreto dell'AG di Palermo; in particolare Amaldi, che ha firmato il messaggio del 10 luglio con la trascrizione del decreto, nell'esame del 15.10.91 ha dichiarato di non aver compiuto alcun atto sulla vicenda di Ustica. (v. esame Amaldi Franco, GI 15.10.91). Il colonnello Salvi, capo dell'ufficio che ha predisposto il messaggio del 10 luglio 80, non ricorda nulla in merito, ma indica nel Capo di Stato Maggiore di Regione, colonnello Boemio, che è deceduto, la persona che si occupò della vicenda in disamina (v. esame Salvi Vinicio, GI 30.11.95) (ord-sent pag.1009).

*Dalla fine del 1980 e fino al febbraio 1987 la vicenda del DC9 è trattata dalla 3^a Regione Aerea in modo marginale. Infatti solo in quel febbraio viene ad essa richiesto dallo Stato Maggiore - 3° Reparto -, che a sua volta è stato interessato dall'AG, di fornire elementi sull'aereo bersaglio rinvenuto a Lipari nell'agosto 80 nonché la documentazione relativa all'esercitazione Synadex. Mentre viene consegnata la documentazione relativa all'esercitazione, sul relitto rinvenuto a Lipari, custodito dal 41° Stormo di Sigonella fin dal 1980, **non viene espletata alcuna indagine. Infatti viene trasmessa soltanto la documentazione cartacea, ma non si riferisce che il relitto non è più disponibile.** Si accerterà nel novembre 88, che nell'85 ci si era disfatte del reperto con l'immondizia. Sempre in relazione alla citata richiesta, lo Stato Maggiore di sua iniziativa, trasmette all'AG la documentazione relativa ad altro aereo-bersaglio rinvenuto nel settembre 80 nelle acque di Acquadolci (ME). **La 3^a Regione non consegna alcuna documentazione. Anche in questo caso, come per l'altro reperto, nel novembre 88 si scopre che il relitto è ancora custodito presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco. Lo stesso avrebbe dovuto far parte dei reperti trasportati il 23 dicembre 80 ai laboratori AM di Roma.***

*Per effetto dell'acquisizione e sequestro documentale presso il Comando di Regione, rispettivamente nel novembre 95 e aprile 96, si è accertato che fin dal 1989 la Regione aveva raccolto, in copia, tutta la documentazione relativa al 35° CRAM di Marsala e trasmessa allo Stato Maggiore. **Mentre l'inchiesta ha speso anni e decreti specifici per il suo rinvenimento.***

Così scrive la 3^a Regione, il 19 settembre 88, allo Stato Maggiore sul nastro: "tale approfondimento potrebbe effettuarsi con l'analisi del nastro originale di registrazione del 32° CRAM di Otranto che fu trasmesso al Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave il 30.07.80 tramite corriere del 2° Reparto SMA, come

risulta dal telex del 3° ROC e dalla ricevuta rilasciata”. In quel periodo sia il sito di Otranto che la 3ª Regione affermavano, sulla scorta dei documenti esistenti, che il nastro di Otranto era giacente a Borgo Piave dal 30 luglio 80 e che sarebbe stato di grande utilità per approfondire e conoscere le cause dell’incivolo del MiG. **Tutto ciò non corrispondeva al vero perché una attenta consultazione dei documenti avrebbe consentito di stabilire che il nastro il 19 agosto 80 era stato restituito alla Segreteria Speciale della 3ª Regione dal Nucleo SIOS di Bari per la successiva consegna al 32° CRAM di Otranto, operazione questa effettuata in quel periodo. Tra l’altro il nastro non poteva essere smagnetizzato o riutilizzato se non su apposita autorizzazione della Regione o dell’ITAV, in quanto conteneva i dati relativi ad un incivolo di velivolo militare straniero, richiesta quest’ultima mai avanzata dal 32° CRAM. Il nastro pertanto nel settembre 88 doveva trovarsi presso il citato CRAM. Questa vicenda è citata nel capitolo del 32° CRAM di Otranto.**

Singolare è anche il rinvenimento e successivo inoltro a quest’Ufficio, il 27 giugno 95, dal 35° GRAM di Marsala, del nastro di registrazione contenente i dati relativi all’incidente del 18 luglio 80 occorso al MiG libico.

In conclusione resta che il decreto Guarino pervenuto dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo il 7 luglio 80 è inspiegabilmente messo in circuito a distanza di tre giorni il 10 luglio alle ore 13.35 locali, dopo un lungo iter burocratico tra l’ufficio del Capo di Stato Maggiore, del vice Comandante e del Comandante della Regione.

(omissis)

Anche presso la 3ª Regione Aerea, come per altri reparti della Forza Armata, solo con i sequestri del novembre 95 e aprile 96, con la costante presenza della polizia giudiziaria, venivano rinvenuti documenti, appunti manoscritti ed anche una bobina

*registrata nell'aprile 89 dal colonnello Giannandrea, che servì come prova per identificare il capo sala operativa di Licola la sera del disastro, nella persona del capitano Abbate; il quale in precedenza aveva escluso la sua presenza. **A tutto questo materiale, ovviamente di rilevante interesse per l'istruttoria, prima dei detti sequestri, non s'era mai fatto cenno; anzi è stato occultato per ben quindici anni** (sent-ord 1015-1018).*

Il Centro tecnico di Borgo Piave

La gravità delle condotte ostruzionistiche poste in essere da parte di appartenenti all'AM viene sottolineata dal GI in apertura del capitolo dedicato al centro tecnico di Borgo Piave.

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 (ord-sent pag.1061).

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.

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 (ord-sent 1077-1078).

Nella prima (seduta n.d.r.), 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 (sistema operativo radar in vigore all'epoca del fatto n.d.r.), 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 (ord-sent pag.1080).

L'ITAV

Un grande contributo per l'indagine sarebbe potuto venire dall'ITAV, che 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.

Rileva il G.I.:

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 (ord- sent pag.1082).

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.

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 (ord-sent 1093-1094).

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".

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.

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, nonché 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 (ord-sent pag.1103 e ss).

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. (ord-sent pag.1109).

Il 2 Reparto dello SMA (Stato Maggiore Aeronautica)

Una delle articolazioni della AM strutturalmente preposta al recepimento e allo studio di informazioni era il 2 reparto dello SMA. Guidato dal gen. Zeno Tascio, in seguito imputato di fronte alla Corte di Assise di Roma, tale reparto fu interessato da richieste di collaborazione da parte dell'AG, con esiti del tutto sconfortanti:

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 (vedi ord-sent pag.1151).

Il 3 Reparto dello SMA

Nell'ambito delle articolazioni dell'AM il 3 Reparto dello SMA è l'organismo deputato ad organizzare le attività, trattandosi del reparto che si occupa dei disastri aerei con vittime civili. Esso era guidato dal gen. Corrado Melillo, anch'egli imputato nel processo avanti alla Corte di Assise di Roma. Ecco di seguito, descritto dal G.I., l'apporto (mancato) di questo importante reparto all'accertamento del fatto:

*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 (ord-sent pag.1178).

(omissis)

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.

(omissis)

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 (ord-sent pag. 1186).

L'Aeronautica Militare limitatamente all'episodio del ritrovamento del MIG libico sulle pendici della Sila

Anche rispetto agli accertamenti per scoprire quale sia stata la ragione e la data effettiva della caduta di un Mig libico ritrovato ufficialmente il 18.7.1980 in Calabria, nelle campagne di Castel Silano, e se esso il fatto avesse connessioni con la caduta del DC9, molti, gravi e rilevanti sono i rilievi del GI rispetto a condotte di appartenenti all'aeronautica militare:

Come già s'è detto per la vicenda del DC9 Itavia, la parziale consegna del materiale, da parte del Capo di Stato Maggiore, generale Pisano, il 15 novembre 89 – per effetto dell'ordine di esibizione del precedente 20 ottobre, relativamente all'incidente del MiG23 libico, ha costituito senza alcun dubbio un forte ostacolo all'accertamento della verità su questo evento. Si ricordi che il provvedimento in questione concerneva ogni documentazione attinente alla vicenda cioè i documenti di qualsiasi specie, scritti, fotografie, registrazioni foniche e quanto altro in possesso e comunque acquisito dal SIOS. Invece sono consegnati solo i documenti scritti e fotografici, ma si omette la trasmissione del restante materiale richiesto.

La constatazione di questa carente esecuzione si riscontra a distanza di cinque anni, nel maggio 94, allorchè viene richiesto nuovamente, al 2° Reparto - SIOS, la consegna di tutto il carteggio sul MiG23 libico in originale. In questa occasione infatti si consegna la stessa documentazione cartacea del novembre 89, all'epoca trasmessa in fotocopia, alla quale però sono allegare le cosiddette cedole di smistamento pratiche tra gli uffici del Reparto e le determinazioni del capo Reparto; quindi appunti manoscritti e sviluppo della pratica, sicuramente di rilevante interesse per le indagini, che erano state "trascurate" nella prima consegna. Si consegna anche altra copiosa documentazione, non trasmessa nel 1989, ma di cui si era entrati già in possesso tramite l'acquisizione del dicembre 88 presso la Regione Aerea di Bari. E' stato accertato che il SIOS ne era venuto in possesso nell'ottobre 88, allorquando gli era stata trasmessa, per competenza, dal Sottocapo generale Meloni. La documentazione concerneva tutta l'attività svolta dai reparti dipendenti di quella Regione Aerea in merito all'incidente del MiG libico.

Altro materiale non consegnato, e di cui non viene fatto alcun cenno dal generale Pisano nella lettera di trasmissione del 15 novembre 89, è la relazione sull'incidente del MiG23 libico effettuata negli uffici del 2° Reparto SIOS tra il 14 e 15 ottobre 88 (sabato e domenica). Questa relazione è stata rinvenuta e sequestrata, solo a seguito di esecuzione del decreto con la costante presenza della polizia giudiziaria, nel febbraio 96 presso l'Itav. Dalla relazione non si desume il luogo presso il quale la Commissione ha svolto i propri lavori, ma solo il tempo di inizio, alle ore 08.30 del 14 ottobre, di termine, il giorno seguente; e si desume anche che è stata consultata tutta la documentazione messa a disposizione dal 2° Reparto. Solo attraverso gli esami testimoniali del settembre 96, in particolare quello maggiore Cipriani, s'è scoperto che i lavori della Commissione avevano avuto luogo nei locali del 2°

Reparto, in modo continuo e senza interruzioni, fino al termine degli stessi. La Commissione, voluta dal Sottocapo dell'epoca, generale Meloni, era composta dai più esperti ufficiali dell'Aeronautica in servizio nel 1988 e cioè: il colonnello Gaudio Francesco, capo del 1° Reparto - Difesa Aerea - dell'ITAV; il colonnello Gioffrè Giuseppe, esperto di Difesa Aerea dell'ITAV; il tenente colonnello Montinaro Pasquale, capo del 3° SOC di Martina Franca; il maggiore Cipriani Antonio, esperto programmatore - Difesa Aerea - della Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave. Questa Commissione conclude i suoi lavori, si ricordi, affermando che: "pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 ed il velivolo MiG23, tuttavia essa non può essere determinata con sufficiente certezza".

Sempre nel novembre 89 non viene consegnata la cosiddetta relazione "Pollice" effettuata nel periodo novembre - dicembre 88, come già detto, rinvenuta e acquisita nel settembre 96, che analizza e critica l'operato della Commissione presieduta dal colonnello Ferracuti sull'incidente del velivolo libico.

Come non sottolineare poi il fatto che l'Aeronautica non riferirà mai di sua iniziativa del provvedimento disciplinare a carico del capo controllore, del TPO e dell'identificatore di Jacotenente in servizio la mattina del 18 luglio 80 nella sala operativa del 31° CRAM né trasmette la relativa documentazione. Appare evidente, come accertato attraverso l'esame testimoniale degli interessati, che quella sanzione disciplinare era connessa alla presunta penetrazione del velivolo libico nel territorio italiano, anche se nella motivazione del rimprovero non viene fatto alcun riferimento specifico al MiG, ma solo una generica responsabilità per lo scarso impegno durante il servizio di quel giorno.

L'analisi della documentazione ha posto in evidenza tutte le contraddizioni relative al nastro di registrazione di Otranto e al tabulato THR da esso ricavato dal 2°

Reparto nell'agosto 80 presso il Centro di Borgo Piave. In particolare: 1. La 3^a Regione Aerea di Bari e il 32° GRAM di Otranto, nel settembre 88, affermano che il nastro di registrazione di Otranto è stato inviato a Borgo Piave e mai restituito; si accerta nel 91 che il nastro è stato restituito dal 2° Reparto al CRAM di Otranto. La documentazione di restituzione del nastro, al sito di Otranto, si ferma presso la Segreteria speciale della Regione Aerea di Bari il 19 agosto 1980 quando il Nucleo SIOS di Bari consegna il plico contenente il nastro a quella Segreteria. Le ulteriori indagini ed escussioni testimoniali tra il 96 e il 97 hanno accertato l'inesistenza della documentazione attestante la restituzione del nastro di registrazione dalla Segreteria speciale di Bari al CRAM di Otranto né l'episodio è stato ricordato dai vari testi esaminati. Si ricordi che nella copiosa documentazione del settembre 88, inviata dalla Regione Aerea di Bari al Sottocapo, si indica l'utilità del nastro di registrazione di Otranto per l'approfondimento dell'analisi della traccia LJ054 meritevole di attenzione, di cui si aveva conoscenza solo dalla copia del plottaggio; e si precisa altresì che il nastro era reperibile al Centro di Borgo Piave come risultava dai documenti. 2. Il 2° Reparto nel settembre 88 rinviene nel suo archivio la riduzione dati della traccia LJ054 tratta dal nastro di registrazione di Otranto e, dovendo procedere alla declassifica del documento, non sa indicare la provenienza del documento. Circostanza alquanto singolare, se si tien conto che fu proprio il 2° Reparto a prelevare il nastro ad Otranto il 30 luglio 80 e lo consegnò l'indomani al Centro di Borgo Piave per ottenere la riduzione dati. Non è stata mai consegnata dall'AM né rinvenuta la documentazione relativa all'attività di riduzione dati di questo nastro a Borgo Piave nell'agosto 80. Come ben si può intravedere v'è una confusione documentale tra Reparti dovuta o a scarso impegno nella ricerca dei documenti in archivio o perché gli stessi sono stati occultati o distrutti.

Si deve anche porre in evidenza come nella documentazione consegnata, nel tempo dall'AM, non v'è traccia delle riunioni, effettuate nei giorni immediatamente successivi all'evento presso l'ufficio del capo di Stato Maggiore della Difesa e presso il Gabinetto della Difesa; riunioni di cui quest'ufficio è venuto a conoscenza solo attraverso il sequestro documentale delle agende del generale Tascio e Melillo, rispettivamente nel luglio e settembre 95.

Come non sottolineare d'altra parte la incomprensibile conservazione del nastro di registrazione presso il sito di Marsala attribuito all'incidente del MiG libico, per ben 15 anni, dal 21 luglio 80 al 27 giugno 95. Nastro che trasmesso a quest'ufficio, nel giugno 95, a seguito di riduzione dati presso la Brigata Tecnica di Borgo Piave, si scoprirà contenere dati successivi all'ora ufficiale dell'evento, cioè dalle ore 09.40Z del 18 luglio 80. Una situazione questa che ha dell'incredibile e che mostra ancora una volta la superficialità del personale dell'AM direttamente responsabile.

Infatti appare non credibile, che il 21 luglio 80 il nastro di registrazione dell'incidente del MiG venga conservato con altri nastri relativi ad altri incidenti aerei nella cassaforte del CRAM di Marsala; che il 22 seguente ne venga estrapolata la THR, trasmessa al 3° SOC di Martina Franca il giorno dopo; e questi dati riportati coprono l'asserito periodo dell'incidente - 06.29Z/09.24Z -. Ed invece si custodisca per 15 anni un altro nastro i cui dati registrati iniziano dopo l'evento, e tale nastro sia segnalato dall'AM a quest'ufficio come quello relativo all'incidente in questione.

Appare altresì evidente, come già detto, che la documentazione consegnata sia stata sempre incompleta, appare del fatto si sia stato sempre sostenuto che la vicenda era stata trattata esclusivamente dal 2° Reparto o comunque che tutto il materiale trattato da altri Reparti connesso alla vicenda fosse stato trasmesso al SIOS. Ed

invece altra documentazione, anch'essa di rilievo, è stata rinvenuta al 3° Reparto da cui dipendevano sia il Centro Operativo di Pace ovvero il COP e il 4° ufficio Sicurezza al Volo. in cui era incardinata la sezione competente alla investigazione sugli incidenti aerei.

Infine si deve dire che appare verosimile che la documentazione consegnata non corrisponda a quella realmente vagliata dal 2° Reparto all'epoca dei fatti, perché sia attraverso esami testimoniali ed interrogatori che annotazioni manoscritte dei generali Tascio e Melillo risultano attività che sicuramente sono stati documentate, e di cui invece non è stata mai trovata traccia, documentazione occultata o distrutta (ord-sent, pag.4132 e ss).

Conclusioni sull'AM

Alla descrizione dei fatti il G.I. aggiungono alcune amare considerazioni:

*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. Allorchè 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.

(omissis)

Da ultimo deve affermarsi che nonostante la sua mole e la vastità delle indagini, questa inchiesta resta un procedimento penale e quindi ha come fine l'accertamento di responsabilità personali. Certo nel corso di essa sono emerse anche responsabilità di altra specie su cui altri giudici dovranno pronunciarsi; di gruppi, di organi, di cordate con presenze in più istituzioni e con ogni probabilità anche fuori dal Paese. Questo però non significa, nè può essere interpretato come inchiesta sull'Arma Aeronautica nè altra Arma o istituzione. Anche se tutti coloro che hanno attraversato l'inchiesta hanno mostrato quasi sempre analoghi

comportamenti di chiusura specialmente nei livelli più alti, l'AM e le altre istituzioni sono composte da migliaia e migliaia di persone, che non si sono mai proposte di osteggiare le indagini, hanno sofferto per il sospetto diffuso sul proprio servizio e gli attacchi ai propri valori e si sono augurate che si giungesse alla verità.

Questi sentimenti hanno preso quota in particolare negli ultimi anni e sono stati percepiti anche dai nuovi Stati Maggiori, che hanno preso le distanze dalle direttive e dallo spirito di quelle gerarchie in carica al tempo dei fatti e a seguire per anni.

In conseguenza dei fatti e dell'inchiesta, è ovvio, l'Arma ha subito danni enormi. Ha perduto in credibilità, peso ed incarichi, ed anche in finanziamenti. Al punto che gli effetti tuttora si sentono proprio in occasione di impegni bellici quali quelli odierni. Ma di questi effetti non si può, come si tenta con infido quanto maldestro proposito, far ricadere la responsabilità sugli inquirenti e sulla durata dell'inchiesta. Questa è dipesa soltanto dalle chiusure e dagli inquinamenti degli inquisiti e da una ristretta cerchia di testi, che teneva loro bordone, a far tempo sin dai primi passi dell'istruttoria, per allontanare od ostacolare ogni comprensione dei fatti. Durata dell'inchiesta che non ha impedito che essa giungesse a risultati notevoli e attingesse verità di valore (vedi ord-sent pag. 1200 e ss).

Lo Stato Maggiore della difesa

Come detto in premessa altre Amministrazioni sono coinvolte nei comportamenti rilevanti per il mancato rinvenimento della verità sul disastro aereo. Tra queste lo Stato Maggiore della difesa interessato da alcune richieste dell'AG alla ricerca di materiale non consegnato dall'AM. L'esperienza del GI, così come descritta, dà conto della natura del contributo:

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.

(omissis)

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.

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 (sent-ord 1214-1218).

II SISMI

Nell’ambito delle indagini per una vicenda dal rilievo internazionale come quella relativa alla strage di Ustica certamente un ruolo di primo piano doveva essere quello dei servizi di sicurezza, impegnati sin da subito nella ricerca di una spiegazione dell’evento. Consapevole di questo l’AG si è ben presto rivolta al servizio segreto militare (SISMI) al fine di coordinare le indagini ed ottenere informazioni preziose. Così riferisce il G.I..

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 è 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 (ord-sent Pag.1241).

*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 è 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 (ord-sent Pag.1290).***

*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 nocumento 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 (ord-sent Pag.1290).

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 (ord-sent pag.1335).

Peraltro anche in altre sedi istituzionali persino esponenti dello Stato Maggiore dell'Aeronautica hanno espresso le proprie valutazioni critiche sullo stato di efficienza del Servizio. Il gen. Mario Arpino di fronte alla *Commissione Parlamentare di inchiesta per la scoperta delle cause delle stragi in Italia*, interrogato sulla vicenda della scoperta del MIG libico sulla Sila si è espresso in questo modo:

on.TARADASH. *Vorrei capire bene proprio queste ultime battute. Lei quindi è del parere che sulla vicenda del MIG libico possa esserci stata una retrodatazione alla sua caduta per fare in modo che gli americani, in cambio di un vantaggio per la nostra aviazione, potessero vederlo prima che se ne avesse notizia.*

ARPINO. *Non è quello che ho detto, né intendevo dire questo. Comunque è una delle ipotesi plausibili. Il giudice Priore mi ha fatto leggere un documento dove si faceva riferimento alla data del 14 luglio invece del 18 e tale data del 14 luglio appariva come sovrastampata, come se in questo documento fosse stato lasciato uno spazio bianco e poi fosse stato riempito.*

PRESIDENTE. *E' un'informativa del SISMI.*

ARPINO. *E' un'informativa del SISMI per il Ministro della difesa, ripresa poi acriticamente anche da altri. Noi stessi, come Stato Maggiore, rispondendo, commentando per il Ministro questa informativa, abbiamo scritto: "caduta del giorno 14", mentre sapevamo benissimo che l'inchiesta era stata avviata il giorno 18, proprio perché era stato detto al generale Ferracuti di indagare sulla caduta del giorno 18. Quindi, sono cose possibili, che però credo siano dovute più che altro a disfunzioni, ad incapacità, al pressapochismo dei funzionari. Non voglio mettere*

la croce sopra nessuno, tanto meno sul nostro rispettabilissimo Servizio, però ricordo che allora non tutta la gente che faceva parte del Sismi era della massima qualità possibile. Ho già detto anche al giudice istruttore che all'epoca, per esempio, nessuno là aveva un linguaggio aeronautico. Erano stati appena ristrutturati i Servizi, tutti i vecchi del SID erano stati mandati a casa o restituiti ai loro mestieri originari; c'era tutta gente nuova che brancolava nel buio. Mi ricordo che quando arrivava qualche notizia aeronautica del SISMI erano quasi barzellette, ridevamo di molte cose.

Le amarissime conclusioni del G.I. danno la misura della rilevanza di quanto sopra sommariamente elencato per dare conto della gravissima responsabilità di tutti gli Enti preposti alla doverosa collaborazione con l'A.G. e della correlativa responsabilità, del Ministero della Difesa oggi convenuto, nell'occultamento della verità sulla Strage di Ustica:

(...)

E di qui le dichiarazioni degli operatori di ogni sito radar, e di tante altre articolazioni dell'AM. Da qui le scomparse, presso questa Forza e in tanti altri ambienti ufficiali, di ogni documentazione. Solo da fogli e foglietti sfuggiti alla eliminazione in qualche centro periferico, e da fascicoli dimenticati in qualche Servizio, o ritenuto innocuo per l'oggetto che vi appariva in copertina – od anche fatto ritrovare a bella posta da avversari dei predecessori al tempo – s'è potuto riafferrare un filo che sfuggiva e s'è tentato più volte di spezzare. Di qui l'opposizione, che è durata per anni, ai limiti dell'assurdo, alla rivelazione di elementi minimi del Nadge, che non attenevano di certo al cuore del sistema, del quale che dovesse restare segreto non s'è mai fatta questione. Com'è capitato, se ne parla solo a mo' di esempio, del codice di emergenza o delle coordinate di un sito,

calcolabili da qualsiasi Servizio avverso che avesse posseduto un minimo di cognizioni – per non parlare di quelle di Ciampino, sito già “civile” all’epoca. Coordinate negate le prime ai periti del PM, le seconde a Lund. **Di qui le dichiarazioni di una schiera di alti ufficiali, funzionari ed anche semplici impiegati e militari, ai limiti del ridicolo, che hanno negato ogni evidenza, persino quelle documentali** (vedi ord-sent, pag.4951).

(omissis)

Di qui perciò la risoluzione di occultare o distruggere qualsiasi documentazione che anche da lungi avesse potuto provare quella situazione complessa.

Il disegno è apparso con tutta chiarezza, dalle grandi linee ai particolari. Per anni s’è sostenuto, nella più che probabile previsione, e speranza, che mai l’inchiesta sarebbe addivenuta a cognizioni anche minime dei meccanismi di funzionamento dei sistemi radaristici e all’accertamento delle sparizioni senza numero di documenti – ai primi passi e per lungo cammino non s’è avuta nemmeno contezza di quanti e quali fossero –, e che bastasse per la ricostruzione dell’evento quanto già agli atti. E da questa sufficienza che avrebbe mostrato come nell’attimo e nel punto del disastro non vi fossero altri velivoli, la prova che il DC9 non era stato abbattuto, e che la causa del disastro andasse ricercata altrove. Non solo: le critiche e gli attacchi violenti a quelle ipotesi che si proponevano indagini oltre il tempo e il luogo, di certo più che limitati, di caduta del velivolo. Chi guidava questi attacchi sicuramente era a conoscenza che non v’era quasi più possibilità di ricostruire il prima e il dopo come l’intorno spaziale dell’evento, essenziali per la comprensione dei fatti, perchè tutto era stato distrutto, o era scomparso. Distruzioni e sparizioni non casuali – non è più possibile sostenerlo – ma tutte in esecuzione di un preciso

progetto di impedire ogni fondata e ragionevole ricostruzione dell'evento, dei fatti che lo avevano determinato e di quelli che ne erano conseguiti.

Progetto – non è più possibile affermare il contrario nè chiamarlo in altro modo – che prevedeva la sistematica distruzione di ogni prova dei prodromi e del seguito del fatto, e che ha avuto un altrettanto sistematica attuazione. Giacchè in ogni sito AM è stato quasi alla perfezione adempiuto.

Si prenda in considerazione il prima, la fase anteriore alla caduta, cioè la rotta del velivolo, dal decollo al disastro. Ebbene, come già s'è avuto modo di dire in dettaglio, si parta da quel sito che per primo "batte" il DC9, Poggio Renatico. L'11° CRAM cioè, ha ricevuto il piano di volo di questo velivolo dal NIMA gli assegna il NTN LE157.

E' questo un CRAM, già all'epoca inserito nel sistema Nadge, dotato del più evoluto macchinario, con una capacità di detezione, anche per la particolare posizione geografica, addirittura dell'ordine di 450 miglia. Quasi il fiore all'occhiello dell'AM in quel periodo. Batte, come detto, l'inizio della rotta del velivolo che era decollato a qualche decina di chilometri di distanza ed aveva preso quota con celerità dovendo superare l'Appennino. Viene richiesto dei dati del DC9, ma trasmette solo un plottaggio in coordinate Georef, mentre avrebbe potuto inviare THR o addirittura CDR che avrebbero consentito di seguire il tratto iniziale della rotta del velivolo, di spiegare la presenza e i movimenti dell'Awacs con missione assegnata orbitante sull'Appennino tosco-emiliano, di rilevare il dirottamento dell'F111 su Aviano, di interpretare l'inserimento dei tre velivoli – oltre il Bergamo-Roma - tra Firenze e Siena, sulla traiettoria del DC9. Ovviamente di esso non vengono rinvenuti, sino ad oggi, alcuna THR e con maggior ovvietà nessun nastro di registrazione. Quanto ai registri di questo sito analoga operazione. Su quello dell'IC non v'è alcuna

annotazione. Su quello del MIO non v'è alcuna traccia della riduzione dati pur compiuta durante la notte, provata dalla trasmissione del plottaggio delle h.01.00 da Jacotenente – che lo aveva rilevato da Potenza Picena, che a sua volta lo aveva ricevuto da Poggio Renatico – per telefono a Martina Franca. Su quello dell'MC, addirittura la beffa sfrontata. Nel corso della esecuzione di provvedimento effettuata dall'Ufficio, e dalla sua Polizia giudiziaria esso non viene trovato; cinque giorni dopo negli stessi luoghi ispezionati è rinvenuto da personale del CRAM; ma non viene trasmesso all'AG o alla PG in esecuzione di quel provvedimento del novembre 95, bensì allo SMA, che lo gira a quest'Ufficio. **E così immediatamente si accerta che esso manca del foglio relativo al 27 giugno 80 turno notturno, palesemente distaccato con un taglio come di lametta. Ogni sospetto può prender corpo. L'operazione avvenne al tempo in esecuzione dell'immediato progetto di distruzione d'ogni prova o quel foglio sfuggì per distrazione o pura dimenticanza e si provvide in altri momenti o addirittura, ipotesi ancor più grave, negli ultimi passaggi.**

A seguire dopo Poggio Renatico, Poggio Ballone, anch'esso un CRAM, in semiautomatico all'epoca già inserito nella rete Nadge. Di questo sito, che pur ha seguito la rotta del DC9 con il detto NTN dall'Appennino tosco-emiliano a sotto Ponza, e quindi ha "visto" l'Awacs, ha visto l'inserimento, quanto meno come remoto, dei quattro detti velivoli sulla rotta del DC9, ha seguito gli F104, ha visto il velivolo che sta per entrare nell'Ambra 14, ha registrato l'emergenza "squoccata" dai detti caccia - **si erano addirittura preservati i nastri di registrazione radar, concentrati in una corretta esecuzione del primo provvedimento di Palermo; nastri che però già nella terza decade di luglio non si trasmettono e quindi spariscono. La CDR che se ne sarebbe potuta estrarre e che di certo qualcuno ha estratto ed esaminato, da quel tempo s'è persa CDR che avrebbe permesso di dare spiegazione a**

tutti i fatti sopra menzionati ed anche alle azioni del DC9. La THR apparentemente sembra essersi salvata – ne sono state acquisite agli atti quattro copie – da questa che comincia ad apparire sempre più una sistematica distruzione. Ma la distruzione non avrebbe avuto questa connotazione, se non si fosse provveduto a cancellare il periodo di tempo di maggior interesse, quello che si pone tra 18.30 e 18.33, allorché si verifica la situazione che determina lo “squoccaggio” degli F104.

*In tre THR eguali perché copie carbonare, il gap effettivamente va da 18.30 a 18.33 (in queste v'è pure l'ancora non spiegata ripetizione di ben cinque minuti da 19.33 a 19.37). Nella quarta copia il gap è tra 18.31 e 18.36. **Ma che la registrazione ci fosse anche nell'intervallo di gap è provato – il piano, che pure in questo sito appare chiaramente voluto, giacché non solo spariscono i nastri ma vengono cancellati tratti della THR, come s'è detto, ha avuto qualche falla nei minuti appunti non tutti distrutti – dal casuale ritrovamento (non lo si può definire altrimenti) di un foglietto volante manoscritto con battute tra 18.23 e 18.32 – e così si riempiono due minuti del gap – sequestrato il 14 luglio 94 in una cartella, rinvenuta in un sottotetto, su cui vi era una targhetta con la scritta mese di giugno. Ma quel che è più strano e conferma la tesi del doppio aereo è che i dati – si badi continuamente aggiornati in velocità e quota – non appartengono al DC9, bensì ad altro velivolo che ha le stesse direzione e coordinate dell'Itavia, ma quota diversa, molto più bassa di quella del DC9. In questo sito sono altresì scomparsi i nastri di registrazione delle comunicazioni con altri siti e TBT, che avrebbero consentito di ricomporre tutte le relazioni di questo CRAM posto in posizione privilegiata per la captazione ed osservazione degli eventi di maggior rilievo sulla rotta del DC9, in particolare con i velivoli di Grosseto che erano sotto la sua guida-caccia ed hanno “squoccato” quella emergenza principalmente perché da esso venisse percepita.***

Anche qui l'operazione è stata eseguita. Ma non solo sui dati radaristici, bensì anche sui registri di sala e relative annotazioni; annotazioni che non vengono spiegate o vengono male spiegate, o non corrispondono alla verità, come quella sulla consegna Awacs e quella sulla richiesta di autorizzazione, ad h.05.15, per la riduzione della traccia LE157, quando il MIO Miracco aveva ammesso che la prima riduzione era stata iniziata a mezzanotte.

E senza dimenticare, da ultimo, che tale sito non trasmette secondo la procedura prescritta, nè per cross tell nè per telefono, i dati di questa traccia a Licola.

*Anche sul sito di Ciampino, che pure fu per tempo raggiunto dai provvedimenti di sequestro, **male esecuzioni, colpevoli silenzi e immediate sparizioni**. Furono infatti consegnate tra le registrazioni delle comunicazioni solo quelle concernenti il Traffico Aereo; non lo furono invece quelle della Difesa Aerea. Nessuno ne ha parlato e nè l'inquirente nè la polizia giudiziaria potevano essere a conoscenza del numero delle apparecchiature di registrazione nè che su otto ben cinque fossero destinate alle comunicazioni militari. In seguito non se n'è trovata più traccia. E che fossero importanti ne è prova che su di esse vi erano di certo le comunicazioni di Del Zoppo di Marsala e, di più, che esse furono trascritte dall'AM. Qui furono poi eseguite prima della dovuta sigillatura copie dei nastri radar e fonici. **Quanto al cartaceo, anche qui s'è colpito.** Dal Log della sala operativa infatti manca proprio – e si è avuto il coraggio di chiamarle coincidenze – proprio il foglio relativo al 27 giugno 80.*

Procedendo sempre lungo la rotta, il CRAM di Potenza Picena, di massima importanza perchè aveva la massima detezione sul segmento centrale della rotta dell'I-Tigi, quello su cui si verificano gli eventi più strani. Di esso non s'è trovato nè nastri nè registri. Solo quattro THR. Inutile ripetere che se si fosse rinvenuto il nastro

di registrazione, si sarebbe stati in grado di ottenerne la CDR che avrebbe dato spiegazione a molteplici circostanze di quelle stranezze. La THR, che pur dà aiuto, ma non più di tanto, comunque rivela che la LK477 non esiste. Come rivela che il sito riceve la traccia del DC9 sia da Poggio Renatico sul canale 1, da 18.33 a 18.40, che da Poggio Ballone sul canale 5, da 18.27Z a 18.40.25Z; la trasmette a Jacotenente, sul canale 3; e uno di questi due siti (precisamente Poggio Ballone trasmette due quote dello stesso 1136 proprio nel periodo di tempo in cui Ciampino ha il DC9 in avvicinamento, quindi “vede” bene il DC9 e rileva dapprima un primario accanto ai combinati del DC9 e del Bergamo-Ciampino e successivamente il doppio 1136 anche dagli estrattori (2 e 4) del Selenia, che è stato sempre tanto esaltato in affidabilità quanto vituperato il Marconi. Riduzioni in ogni modo furono compiute presso il sito sia durante la notte che l'indomani mattina; ad ulteriore riprova, contrariamente a quanto sostenuto, e a spada tratta, da determinati ambienti, che quella sera e la conseguenti ore non furono una tranquilla notte d'estate. Ambienti che resisi conto del valore di quelle documentazioni ben provvidero a non conservarle e farle sparire.

Effetti ancor più devastanti al CRAM di Jacotenente, presso il quale non si trovano nè nastri nè registri nè riduzioni. Che pure avrebbero, queste ultime, valore, giacchè avendo ricevuto Jacotenente da Potenza Picena la traccia del DC9, si sarebbero potuti “vedere” anche nelle registrazioni di questo sito i doppi 1136.

Analoghi, anzi più gravi discorsi sugli effetti dell'operazione su Licola. Era questo un CRAM ancora in fonetico-manuale, ma in una posizione privilegiata per “vedere” sul Tirreno centrale e meridionale, seguire l'ultimo segmento della rotta del DC9. E non solo: era pure in grado di “vederne” anche il prima e il dopo del disastro in quel tratto di mare ove usualmente si tenevano le esercitazioni aeronavali. Di questo sito **il documento di maggior rilievo, l'unico che avesse potuto narrare quanto “visto”,**

*sarebbe stato il DAI; ma esso è sparito. Esiste soltanto il plottaggio di cui al telex dell'11 luglio, assolutamente non coerente con le comunicazioni telefoniche dello stesso sito e le THR di altri siti. **Mancano plottaggi noti**, richiesti e non riportati come quelli, lo si ripete per l'ennesima volta, relativi all'AG266, alla LK477, all'AG262 (l'Air Malta), il plottaggio del Grummann della telefonata delle 20.27. In particolare l'AG266 è palesemente falso e di certo è stato così formato su preciso input, lo stesso che aveva determinato la sparizione del DAI o del reale brogliaccio di quella sera. Mancano tutti i plottaggi trasmessi quella notte per telex a Martina Franca dall'ora dell'incidente alle 01.30Z della notte tra il 27 e il 28, ivi compresi – e mai si appurerà a sufficienza sulla stranezza di tale richiesta di Martina Franca – quelli delle tracce amiche. Mancano, da ultimo, i nastri TBT, che pure erano stati conservati ed usati di certo per redigere il telex dell'11 luglio.*

*Quindi il CRAM di Marsala. Questo sito, anch'esso al tempo in semiautomatico e già nella rete Nadge, ovviamente con piena portata alla distanza del disastro, e quindi del tratto terminale della rotta del DC9 e di quanto successo nel dopo da quel luogo, è l'unico di cui l'inchiesta, seppure in ritardo per gli ostacoli frapposti nella esecuzione del sequestro, sia riuscita ad assicurarsi i nastri di registrazione. Di essi perciò, quando si è scoperto delle possibilità di riduzione, si sono ottenute più data reductions, di cui la più importante, a parte la THR, è stata la CDR. Ma come s'è detto questi nastri sono rimasti più mesi nelle mani del CRAM, cioè dalla notte dell'evento sino alla consegna del 3 ottobre al PM di Roma e **presentano i noti vistosi due “buchi” di registrazione**, sul nastro 99 da 19.04 a 19.48, e sul 100 da 19.04 a 19.12, dovuti all'asserito cambio di nastri per l'esercitazione. Ebbene questo è l'unico cambio di nastri per un'esercitazione, che si verificò, stando alla lettura dei registri del MIO acquisiti, tra il 79 e l'83. **E quindi ne deriva la mancanza di tracce***

*per tutti i 34 minuti di vuoto di registrazione. Per una Synadex s'è detto, che però per diverse ragioni non appare verosimile si sia tenuta; per la mancanza dei codici di accesso per i contenuti di più telefonate che depongono contro la sua effettiva realizzazione, per la sequela di strani stop ad essa. Manca poi il DAI, che era obbligatorio redigere in caso di sospensione dell'attività in semiautomatico ed inviare poi a Martina Franca. Mancano tutti i registri di sala, ad eccezione di quello già detto del MIO e di quello dell'IC, che però risulta strappato proprio nella pagina del turno notturno del 27 giugno 80, e mostra la stranezza di recare le annotazioni delle attività di sala che dovevano invece essere riportate sul registro dell'MC. Mancano – e così risulta dall'esame dei nastri, anche secondo la NATO – proprio quelle azioni ovvie, nelle attività degli operatori, al momento dell'incidente. Manca la entry 51 delle 19.02.32 locale per Marsala e non appartenente a velivolo civile. Mancano come già s'è detto le tracce da 19.22 a 19.48, che pure appaiono dal traffico trasmesso in cross tell a Poggio Ballone e la cui esistenza è provata dai salti nella numerazione delle entries, che comunque sono in numero maggiore di quello dei velivoli civili. Nessuno aveva parlato, prima degli esperti dell'NPC – anzi era stato negato da quelli dell'AM – della possibilità di trarre le coordinate di Ball Tab, possibilità che, quanto al sito di Marsala, ha consentito di accertare un'azione di guida assistita in atto alla ripresa della registrazione a 19.48 sul luogo dell'incidente. **Anche in questo sito, nonostante la presenza dei nastri, si era provveduto con mano intelligente ad eliminare ogni traccia.** Senza tener conto dell'incomprensibile comportamento degli operatori, che droppano, in area di inizializzazione automatica, le tracce subito dopo la inizializzazione. Ma droppano solo i velivoli militari, mentre seguono le tracce dei velivoli di linea civili.*

Da ultimo il CRAM di Siracusa. Di questo sito non s'è rinvenuto il DAI, d'utilità insostituibile giacchè Siracusa avrebbe dovuto vedere – e la sua portata arrivava sino alla Sila – in sostituzione della temporanea “cecità” di Marsala dalle 19 in poi per la Synadex. Inviato a Martina Franca questo documento non è stato più trovato. Come non si sono trovati – si ripete, ovviamente – i nastri delle conversazioni con altri siti.

Questo alla base dell'Arma. Ma situazioni analoghe ad alti livelli, come s'è visto, sino al vertice. Così come in altre istituzioni militari e civili.

Ma non solo **devastazioni documentali**; anche **chiusure ermetiche in una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo livello e non solo nell'AM** – per cui si sono generate le imputazioni di questo procedimento – ma pure in altre sedi militari e non.

Dagli operatori dei CRAM, che hanno preferito **risposte indecorose mostrando totale ignoranza del proprio mestiere, pur di ostacolare l'inchiesta.** Che non hanno ammesso l'evidenza delle loro azioni a console, asserendo di non capire le minime nozioni di radaristica, azioni le cui registrazioni venivano loro mostrate e contestate. **O che hanno dato spiegato assurde, oltre il limite del lecito e del ridicolo.** Degli ufficiali che hanno negato ogni propria azione quali si desumevano anche da documenti. I vari Sidoti, per intenderci, che hanno mostrato quando le loro funzioni ne imponevano l'intervento a ogni piè sospinto, imprudenza di non aver mai posto in essere alcuna azione che avesse avuto ad oggetto il disastro di Ustica. O quelli del 2° Reparto. **In contatto continuo con i militari dell'Ambasciata statunitense, che hanno ostentato una simile sfacciataggine, negando questo rapporto rivelato e provato da quella loro controfaccia americana. E quindi le più alte gerarchie, negli Stati Maggiori, nei Gabinetti, nelle Direzioni dei Servizi, che negano le proprie funzioni, non riconoscono i documenti, offrono soluzioni**

“ordinarie” o di comodo per eventi di tale gravità e responsabilità. E con ogni probabilità proteggono persone situazioni e principi, superati di certo dai tempi.

Appare inutile ripercorrere l'elenco lunghissimo di quelli che così si son tenuti, rammentando le singole responsabilità. Sta di fatto che essi hanno fatto muro e a lungo. E proprio questa chiusura inspiegabile e addirittura inconcepibile per un indigente aviatorio con cause ordinarie, costituisce una delle massime prove del contesto così pervicacemente nascosto e negato.

In conclusione in tutte queste articolazioni di base s'è compiuta una sistematica distruzione di prove, in esecuzione di un preciso progetto che doveva impedire ogni ricostruzione dei fatti. Progetto che ha colpito in tutti i livelli a salire sino allo Stato Maggiore, come già si è esposto ed è inutile ripetere. Così come in tutti quei gangli essenziali delle istituzioni ove si conservavano documenti e memorie degli eventi. Progetto concepito per non rivelare fatti ed eventi che non potevano esser palesati e che ha trovato realizzazione nella erezione di quella muraglia, più che muro, di silenzio o insostenibili menzogne; che si è estesa lungo tante, troppe istituzioni, nazionali e di altri Paesi e per anni non s'è nemmeno sbrecciata. Le cui dimensioni e resistenza sarebbe assurdo definire casuali e non effetto di quel progetto.

Ad altri, in altre sedi, è dato di stimare il valore di questa ricerca. Qui si deve solo dire che tutto questo s'è compiuto senza tintinnare di manette, pure auspiccate da più parti, e senza pentiti d'alcun genere remunerati sotto le più diverse specie, com'è stato ed è costume, a far tempo da tanti, troppi anni, cioè dai primi novanta – in questo caso erano stati offerti Riina, i corleonesi, e gli anti-corleonesi, mafiosi vincenti e perdenti, ad unificare in una irrazionale ed antistorica *reductio ad unum* tutte le stragi. Ferri e delatori con i quali è facile far giustizia, o così detta giustizia; ma di più, reali ingiustizie.

Uno però dei tanti mali che affliggono la giustizia, - lo si deve riconoscere – ha colpito e duramente, anche questo processo, cioè la sua durata, ma essa non è assolutamente dipesa dagli inquirenti. Ben sa chi ha scorso questi atti – e lo si è scritto in questa motivazione – a chi debba essere ascritta questa incommensurabile colpa.

(omissis)

*In questo campo i documenti scomparsi sono innumerevoli; in ogni sito mancano quelli di maggior rilievo, quelli che comunque si dovevano conservare perché afferivano comunque, a prescindere dalla sua gravità e dai sospetti che si dovevano generare immediatamente in chiunque fosse stato in buona fede, ad un incidente di volo; e in quelli che sono stati conservati mancano, perché distrutte, proprio quelle parti che concernono i fatti in oggetto. Non solo: non sono stati trovati i supporti magnetici delle tante registrazioni radar, che pur sarebbero state necessarie alla ricostruzione del cielo di quella sera. Di più: non sono stati trovati quei documenti cartacei e magnetici che pure erano stati isolati e concentrati per la consegna all'AG. Anche **questa vastissima distruzione o sparizione non può essere casuale, ma frutto di disposizioni di chi conosceva i fatti e il valore di quella documentazione.***

(sent.ordinanza pag.5000 e ss).

Il G.I. fa una serie innumerevoli di esempi:

Per quanto concerne l'ACC di Ciampino non furono consegnati all'AG i nastri relativi a tutta una serie di comunicazioni tra Ciampino ed i vari siti della Difesa Aerea. Infatti l'Aerea Control Center romano disponeva di otto registratori, ma furono consegnate le registrazioni di soli tre di essi, omettendo le registrazioni delle comunicazioni con i siti della DA, di certo di maggior interesse.

In questo ambito occorre altresì porre in evidenza che i nastri vennero sigillati a Ciampino proprio alle ore 20.45Z, quando cioè era in atto la ricerca da parte di Ciampino del contatto con gli Americani; le registrazioni pervenute quindi a questo Ufficio si interrompono proprio in un momento di grande rilievo per le indagini; registrazioni che se invece fossero proseguite, sarebbero state di eccezionale importanza per l'inchiesta.

*Deve essere anche rilevato come non sia mai stato rinvenuto il registro delle presenze della sala operativa, mentre sono state rinvenute soltanto le copie dei fogli di tale registro, fatta eccezione proprio per la copia del giorno 27.06.80; il cd. "Log" della cui scomparsa è con ogni probabilità responsabile Massari, il capo sala del turno serale di quel 27 giugno. Già s'è detto come **si è pervenuti alla individuazione delle persone presenti quella sera in sala operativa a distanza di dieci anni attraverso una sorta di lista delle razioni di caffè e biscotti consumati dai militari impiegati nei turni di notte**, lista da tutti dimenticata e quindi da nessuno distrutta.*

Così come non è mai stato rinvenuto il primo "plotting" manuale eseguito dal capo Ufficio Operazioni della RIV di Ciampino, tenente colonnello Russo, l'indomani del disastro. Di tale plotting si riuscirà ad acquisire solo la copia in possesso del tecnico Bosman – uno dei membri della Commissione Luzzatti – rintracciata presso la sua abitazione.

Sul Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave, già s'è detto nelle pagine precedenti. Questo centro, che deteneva la conoscenza e i mezzi per la interpretazione dei dati radaristici, e la cui collaborazione sarebbe stata essenziale al progresso dell'inchiesta, al contrario s'è distinto per chiusure omissioni e risposte parziali e devianti, come s'è più volte indicato in più parti di questa motivazione.

Al 31° CRAM di Jacotenente non sono mai stati rinvenuti i registri di sala operativa. Inoltre è stata distrutta, in data 01.02.88 la minuta del plottaggio LJ054 del 18.07.80 asseritamente attribuito al MiG libico, trasmesso da quel radar a Martina Franca; plottaggio che, peraltro, il Centro di Martina Franca non risulta aver mai ricevuto.

Anche al 22° CRAM di Licola, solo molti anni dopo i primi parziali elenchi – nel novembre 86 ed agosto 88 vengono dati solo cinque nominativi – si è potuto individuare con completezza il personale presente la notte del 27 giugno 80 in sala operativa. Infatti solo nel dicembre 95 verranno scoperte le dichiarazioni rilasciate sin dall’86 al comandante del sito di De Masi Mario, Genovese Giambattista, Gambardella Giovanni, Papa Alessandro e Calvanese Antonio, i quali affermavano di essere stati in turno la notte tra quel 27 e il successivo 28 giugno 80.

In questo sito non è stato rinvenuto alcun registro di sala operativa; non è stato rinvenuto il telex relativo al plottaggio AG266, nonostante non ne risulti la sua distruzione nel registro di protocollo in uso al personale di sala operativa per la trasmissione di messaggi urgenti fuori dagli orari di ufficio; sul registro di protocollo e su quello degli invii telex appaiono abrasioni, modifiche e aggiunte a matita. L’11 luglio successivo al disastro fu consegnato all’AG un estratto del DAI contenente 26 tracce, tra le quali non viene specificata quella del DC9, pur riportando la LK477 che la sera del 27 giugno era stata comunicata a Martina Franca come quella del DC9.

Le minute dello stralcio dei tracciati radar furono distrutte in data 13 settembre 1984, come si riscontra nei registri di protocollo; mentre in epoca antecedente e prossima all’agosto del 88 sarebbe stato distrutto il plottaggio dei dati estratti dal DAI nonché la lettera di trasmissione del medesimo plottaggio al 3° ROC, secondo le dichiarazioni del vice-comandante all’epoca tenente colonnello Carlo Napolitano. Le comunicazioni TBT – oggetto di sequestro sia da parte del PM di Palermo che dal

PM di Roma – non furono mai consegnate all'AG; eppure della loro esistenza si dava contezza nella nota di trasmissione dei plottaggi da Licola all'ITAV dell'11 luglio 80. Sono così andate perdute le comunicazioni di questo sito con lo Stato Maggiore, con Poggio Ballone, Siracusa ed altri centri, e non appare tra l'altro affatto attendibile l'affermazione contenuta nella succitata nota dell'11 luglio 80, secondo la quale l'ascolto delle telefonate aveva dato esito negativo, se si considera l'attività posta in essere da Licola come emerge in telefonate registrate da altri siti. La carenza fin qui sottolineata è tanto più grave se si tien conto della posizione del radar di Licola rispetto alla rotta del velivolo precipitato e al luogo del disastro.

Presso il 3° ROC/SOC di Martina Franca è stato rinvenuto solo il registro del Rescue Control Center; tutti gli altri registri di sala non sono stati rinvenuti. Solo nel novembre 90 vengono sequestrati quattro nastri di registrazione di comunicazioni telefoniche del 3° ROC/SOC. Di questi, tre vengono rinvenuti a Martina Franca; il quarto presso lo SMA, che al momento del sequestro non sa dare spiegazione del possesso. Solo nel gennaio 91 riferirà che il nastro si trovava presso lo Stato Maggiore, perché richiesto dalla Commissione Pisano; questo nastro conteneva le comunicazioni tra il SOC e i siti di Difesa Aerea, e in particolare quello di Licola.

Non è stato mai rinvenuto il telex del 28 giugno con il quale il 3° SOC comunicò al COP ed al COSMA una serie di plottaggi, tra i quali uno avvistato in prima battuta alle ore 19.04 e privo del numero di traccia. Del telex trasmesso non risulta alcun riferimento nei relativi registri di protocollo.

Nel 95 e quindi solo recentemente, questo Ufficio ha potuto acquisire, in sequestro eseguito con la costante presenza di PG, un quinto nastro concernente le comunicazioni a partire dalle 00.00Z del 28 giugno 80. La relativa trascrizione ha consentito di far luce su situazioni e circostanze di quella sera che mai erano emerse

prima attraverso gli interrogatori e gli atti ufficiali trasmessi dall'AM, quali la trasmissione del plottaggio della LE157 da Potenza Picena a Martina Franca, tramite Jacotenente, e la inesistenza della traccia LK477 sui tabulati THR di Potenza Picena.

Anche i registri dell'IC e del MIO, gli unici rinvenuti, del 35° CRAM di Marsala, presentano irregolarità. In quello dell'IC appare strappato il foglio immediatamente precedente quello su cui vengono riportate le annotazioni della sera del 27 giugno 80 e la firma del tenente Muti appare diversa dalle altre apposte dal medesimo in quello stesso registro; mentre nel registro del MIO l'annotazione relativa nella notte tra il 27 e il 28 giugno 80, alla sostituzione del nastro per la Synadex, avvenuta alle 19.00 circa, risulta scritta alla fine dell'esercitazione sotto forma di postilla dopo le 19.25. Mancano i registri del capo controllore e del TPO. Registri la cui conservazione sarebbe stata obbligatoria, indipendentemente dal sequestro dell'AG, trattandosi di documenti concernenti un incidente aereo. Come il CRAM aveva sempre fatto in occasione di altri incidenti avvenuti sia nel '79 che nell'82.

L'aeroporto di Trapani Birgi, in data 10 luglio 80, fu incaricato a mezzo telex della 3ª Regione Aerea, di raccogliere la documentazione proveniente dai siti radar di Marsala, Licola, Poggio Ballone e di tutti quegli altri siti che comunque avevano operato sul Tirreno, così come richiesto dall'AG di Palermo con decreto emesso in data 05.07.80. Il telex disponeva altresì che la documentazione raccolta venisse consegnata ad ufficiale dei Carabinieri di Palermo. Sui registri di protocollo dell'aeroporto di Trapani non risulta registrata in arrivo o in partenza alcuna documentazione connessa alla richiesta del 10 luglio 80 o comunque relativa all'incidente del DC9 Itavia.

Per quanto attiene il 34° CRAM di Siracusa si deve immediatamente porre in evidenza l'assoluta carenza di elementi documentali: nessuna traccia di registrazioni telefoniche del sito, nessuna traccia di plottaggi (all'epoca Siracusa operava in fonetico manuale) nessun registro o altro documento, tranne un foglio acquisito solo per effetto di decreto di esibizione del luglio 94, dal quale si è risaliti alle persone di turno la notte del 27.06.80.

Tale documentazione, v'è da rilevare, sarebbe stata di somma utilità per riempire il vuoto di registrazioni radar che, come noto, si determinò nel CRAM di Marsala a partire dalle 19.04Z.

Non si spiega poi la mancanza dei nastri relativi alle telefonate richiesti nel 90 avuto riguardo al fatto che certamente telefonate intercorsero tra Siracusa ed altri siti – come in effetti emerge da documentazione custodita dalla Commissione Luzzatti e rinvenuta soltanto nel 96 – e che dette telefonate, in particolare tra Siracusa e Ciampino furono ascoltate dall'ufficio inchieste della RIV e quindi ritenute di interesse – non è casuale la telefonata delle ore 19.42Z che documenta la presenza di traffico militare sulla G8, segnalata dall'operatore di Ciampino e non vista da quello di Siracusa.

V'è inoltre da segnalare la comprovata distruzione dei modelli CC1 e CC2, sui cui stampati erano riportate le trasmissioni dei messaggi annotate dagli operatori telex del relativo Centro comunicazioni. L'acquisizione di questi modelli avrebbe certamente dato prova dell'esistenza di un messaggio (Gelrep), mai rinvenuto, trasmesso da questo sito a quello di Martina Franca, dal quale sarebbe dovuto risultare che il radar di Siracusa era in effetti in manutenzione dalle ore 12.00 alle ore 19.00 del 27 giugno 80.

Ma non soltanto i siti periferici palesano evidenti lacune e manipolazioni documentali; anche gli uffici cosiddetti centrali, quelli che costituiscono la struttura dello Stato Maggiore della Forza Armata non sono affatto rimasti estranei a queste carenze.

Presso lo SMA non è stato rinvenuto il brogliaccio di servizio del sottufficiale di turno, Berardi – che pure, sulla base delle telefonate, risulta essere stato piuttosto attivo quella notte. Peraltro, in relazione a questo brogliaccio l'AM solo nel 91 ha fornito una precisazione riguardo alla conservazione di questo documento, chiarendo, in sintesi, che il brogliaccio non era un documento formale previsto ma semplicemente un quaderno registro dove venivano annotati, a volte, per memoria degli stessi sottufficiali alcune comunicazioni, ricevute o trasmesse senza una precisa sequenza metodologica.

Anche presso la sala operativa del Centro Operativo Stato Maggiore Aeronautica, che sicuramente era attiva la notte del 27.06.80, nulla è stato rinvenuto eccetto un telex (emerso solo nel 95 in una acquisizione presso lo SMA) con il quale il COSMA notiziava il Centro Operativo di Pace della scomparsa del DC9.

Parimenti nulla è stato rinvenuto presso il SIOS, benchè esistesse un turno sia dell'ufficiale che del sottufficiale di servizio; e tanto meno nulla è stato rinvenuto in ordine ai contatti svoltisi i giorni successivi tra l'ambasciata americana ed il 2° Reparto dello SMA di cui all'epoca era responsabile il generale Tascio.

Presso lo SMA si deve annotare il mancato rinvenimento del 1° "plotting" manuale del DC9, redatto dal colonnello Russo la mattina del 28 giugno 80; e con esso i plottaggi di Siracusa, Licola e Marsala.

Pure presso l'ITAV si registrano notevoli lacune e carenze documentali. In particolare, il giorno 11.07.80 il Comando del 1° SOC trasmette all'ITAV le Track

History di Poggio Ballone e Potenza Picena, ma l'invio di tale documentazione non risulta sui registri di protocollo dell'ente destinatario; così come alla data del 15 luglio 80 appare protocollata soltanto la documentazione cartacea proveniente dal Centro di Poggio Ballone; mentre non è emersa alcuna traccia della documentazione pervenuta lo stesso giorno dai siti di Licola e Marsala. In ogni caso, tale documentazione non verrà mai consegnata all'AG, che l'aveva formalmente richiesta.

Indicazioni riguardo alla vicenda di Ustica provengono, come già s'è detto nella parte dedicata all'ITAV, dal diario storico dell'Ispettorato ove, nella parte relativa al mese di luglio 80, appare la seguente annotazione: "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 giugno 80 nel mare di Ustica. Le predette registrazioni e relative riduzioni grafiche effettuate dai siti DA di P. Ballone, Licola e Marsala nonché le comunicazioni TBT esistenti sono state consegnate al 2° Reparto TA per il successivo inoltro alla Commissione d'inchiesta". Ma in effetti non è stata mai rinvenuta, né presso l'ITAV né in altri Reparti della Forza Armata, la documentazione del Centro Radar di Poggio Ballone trasmessa a quell'Ispettorato dall'Aeroporto di Trapani Birgi il 21.07.80.

La teoria di coloro che mentono e comunque oppongono una netta chiusura, a connotazione di omertà, alle ricerche dell'inchiesta appare tanto estesa quasi quanto il numero di coloro che a qualsiasi titolo sono stati sentiti. Nell'AM come in altri ambienti, civili e militari; ufficiali, anche e soprattutto generali, sottufficiali e persino avieri cioè militari di leva; e altrove dai capi di gabinetto romani agli

agricoltori calabresi. E' a tal punto compatto e solido questo fronte che è impossibile stimare che si sia costituito occasionalmente, senza o al di fuori cioè di un preciso disegno. Una volontà cioè formatasi immediatamente dopo i fatti, di celare gli eventi e le loro modalità, di mantenere il segreto in un ambito ristrettissimo, di distogliere ogni ricerca che si fosse mossa verso la scoperta della realtà e quindi di controllare gli indirizzi della inchiesta per impedirne qualsiasi risultato positivo. E' più semplice affermare che tutti coloro che sono stati chiamati a riferire hanno opposto sostanziali silenzi, adducendo difetti di memoria o riferendo incredibili ricordi, quando non tentando di sviare il corso dell'inchiesta. Le eccezioni, le breccie in questo muro sono state limitatissime, quasi da contare sulla punta delle dita, anche se sono stati di forte efficacia e sono rimaste sempre confermate da obbiettivi riscontri.

Una volontà che deve essersi determinata nella immediatezza dei fatti ed espressa in precise disposizioni, di quella specie che non lascia tracce scritte, e che può assumere anche delle forme semplici, come a volte è stato riferito, quale il ricordare, sotto forma d'ordine o d'invito che tutto quello che s'era visto o sentito era segreto, riservato e comunque non doveva essere riferito a chicchessia; e poi si è mantenuta negli anni anche senza rinnovazioni esplicite di parole d'ordine, per effetto di un tanto diffuso quanto malinteso spirito di corpo e d'onore e di tutela di versioni ufficiali; specialmente di ambienti dell'AM che per anni – solo da ultimo il capo di SMA del 98 lo ha riconosciuto – non ha voluto ammettere qualsiasi scenario di penetrazione nel Tirreno, di alleati come di ostili, e quindi di mancanze della Forza nel suo primario dovere, quello cioè della Difesa Aerea del territorio e degli spazi circostanti d'interesse e d'influenza.

Una volontà che non poteva derivare se non da chi era a conoscenza della realtà e si trovava nella più alta sede della Forza Armata e quindi poteva irradiarsi nei quadri per disposizioni tacite o esplicite, e sino alla base per ordini espliciti come quello ai VAM di Grosseto o per una imitazione quasi istintiva delle scelte di chiusura.

Basterà ricordare i tanti che poi diverranno imputati dei CRAM di Marsala e di Licola, gli ancor più numerosi, che assumeranno la qualità di indiziati di falsa testimonianza e favoreggiamento, degli innumerevoli testi che si nasconderanno dietro la caduta della memoria. Quelli in particolare che si elencheranno qui di seguito per la abnormità dei loro comportamenti dinnanzi ai quesiti dell'istruzione.

E' un fenomeno così esteso da non poter assolutamente derivare da coincidenze o casi fortuiti e contro il quale non s'è potuto assolutamente opporre alcuno strumento di contrasto, giacchè in questo procedimento condotto secondo il codice del '30 non si sono potuti applicare i mezzi contro la falsa testimonianza già previsti perché abrogati, né quelli generati nel nuovo rito perché non estensibili.

Le durissime considerazioni del G.I. sono certamente condivisibili, ma rispetto al presente procedimento civile non è certo necessaria la dimostrazione del dolo degli agenti nel porre in essere tante e tali condotte colpevoli, ma semplicemente la loro idoneità a cagionare un danno agli odierni Attori, rallentando ed impedendo l'esito di un giudizio accertativo della verità, poiché sul punto il racconto dell'Istruttore lascia pochi dubbi, delineando comunque una responsabilità gravissima delle varie Amministrazioni chiamate a coadiuvare il giudice in un difficile compito.

Dalla spropositata durata del procedimento istruttorio si deriva la conclusiva negazione del diritto alla verità dei parenti delle vittime della Strage che, impedita da comportamenti direttamente attribuibili – per quanto sino ad adesso

narrato - al Ministero della Difesa sono integrati da ulteriori comportamenti (e da correlative responsabilità) attribuibili al Ministero dei Trasporti.

MINISTERO DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI NAPOLI

Una delle circostanze che ha destato stupore nell'intera vicenda di Ustica è la constatazione dell'estrema difficoltà di reperire le informazioni dalla Capitaneria del porto di Napoli, ente pubblico gestore del traffico navale nel capoluogo campano, riguardo allo stazionamento di una portaerei (la Saratoga) battente bandiera americana. I particolari di questa vicenda raccontati dal G.I. e le difficoltà frapposte ad un così semplice accertamento sono esemplari per comprendere il clima nel quale sono state condotte le indagini:

*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 (ord-sent. pag.1521).

Aeroporto di Crotona

Anche l’ente pubblico gestore all’epoca dell’aeroporto di Crotona può essere annoverato tra le amministrazioni che con il comportamento dei propri appartenenti hanno contribuito ad aggravare in maniera colpevole il lavoro di ricerca degli elementi di prova da parte dell’AG.

Lo stesso GI ha avuto modo di sottolineare la rilevanza di tali negligenze:

*Durante queste nuove deposizioni si procede anche a nuove ricerche di documenti presso siti di Calabria, - ed in particolare presso l’aeroporto di Crotona – già **infruttuosamente richiesti con decreti di esibizione**, procedendo per alcuni in particolare con decreti di perquisizione e sequestro.*

(omissis)

Quest’Ufficio emise quindi in data 16 febbraio 94 due specifici decreti del registro arrivi e partenze dell’80, e di tutta la restante documentazione dello stesso anno.

L’esecuzione del primo provvedimento dette esito negativo; quella del secondo portò al sequestro di varia documentazione tra cui la statistica del movimento velivoli

relativa tra l'altro ai mesi di giugno e luglio 80 (v. verbali di perquisizione in data 16.02.94).

Questa è la storia di un'ordinaria acquisizione di documenti in questa inchiesta (ord-sent Pag.2472-2474).

L'aeroporto di Palermo Punta Raisi

L'aeroporto di Palermo Punta Raisi, dal quale partivano aerei civili e militari, passò dal 1° luglio 1980 dalle dipendenze della Regione aerea a quelle del Ministero dei Trasporti. Anche questo aeroporto fu oggetto di attività investigativa, di cui si riferisce nella sentenza-ordinanza.

Il sito è stato oggetto di più decreti di sequestro ed esibizione, come di varie richieste. Ben trentotto dipendenti dell'aeroporto, dell'Itavia e dell'Alisud sono stati escussi. Ma tutta tale attività ha avuto scarsissimi risultati. Sia perché i decreti hanno avuto esito negativo tranne il primo quello emesso quasi nell'immediatezza del fatto il 28.06.80, che portò alla acquisizione dei nastri di registrazione delle comunicazioni; sia perché i testi hanno riferito poco o nulla. In questo aeroporto non venivano rinvenuti gli elenchi del personale in servizio la sera del 27.06.80 alla torre di controllo. Si è proceduto però alla identificazione di molti dei presenti attraverso le conversazioni telefoniche registrate sulla bobina nr.3, sequestrata, come s'è detto, il 28.06.80 (vedi sent-ord pag.813).

L'aeroporto di Bologna

L'aeroporto di Bologna non è stato oggetto di particolari accertamenti da parte dell'Istruttore romano; lo è stato, invece, da parte dell'Istruttore Bolognese che ha indagato su eventuali responsabilità emergenti nel caso di una collocazione a bordo di un ordigno esplosivo. L'indagine penale, per le notizie sommariamente assunte da parte di chi scrive, si è conclusa con un'archiviazione del caso, ma rileva comunque

l'automatica constatazione che l'Aeroporto non può non avere una diretta responsabilità civile nei confronti di quanti affidarono la propria sicurezza ai controlli - evidentemente non avvenuti o, quantomeno, mal effettuati - posti a carico di quell'Ente gestore, soprattutto per le verifiche radaristiche che l'ente avrebbe dovuto svolgere - nelle prime fasi del volo dell'Itavia – e che non ha svolto.

**

Il Ministero dei Trasporti, comunque ed al di là di precise indicazioni del Giudice Istruttore penale, aveva la precisa responsabilità della sicurezza per i voli civili il cui controllo, benché delegato per l'aspetto radaristico all'Aeronautica Militare, si sarebbe dovuto svolgere con ben altra leggerezza, sconsideratezza ed irresponsabilità; poiché – se è vero per come è vero che il velivolo dell'Itavia viaggiava nell'ambito della rotta assegnata, all'interno dell'aerovia civile **Ambra13** e con quota assegnata – è altresì vero che gli Enti di controllo del Ministero stesso non avrebbero dovuto assolutamente permettere l'intersecazione di tale volo con velivoli militari a *transponder* spento ed in piano assetto operativo (circostanza, questa, acclarata in dibattimento penale). Va ulteriormente ricordato che – per come si ebbe perfetta contezza solo nel corso del dibattimento tenutosi presso la III° Sezione Penale della Corte di Assise di Roma – quel preciso spazio aereo ove avvenne il disastro era oggetto di un attraversamento da parte di una aerovia militare francese (chiamata **Delta Whisky 12**) che, negli ambienti dei pochi, era denominata **PUNTO CONDOR**¹.

Gli elementi sopra richiamati rendono evidente che l'impossibilità a raggiungere una certezza sui fatti, ed un correlativo accertamento di responsabilità, è dovuta in primo luogo alla condotta negligente, ostruzionistica e preclusiva di ogni collaborazione

¹ Il termine “Punto Condor” era identificativo, tra l'altro, della non perfetta visibilità della zona con i sistemi radar allora stazionanti in zona.

delle autorità amministrative sopra indicate nei loro rapporti con il giudice procedente in sede penale. Occorre peraltro valutare le successive conclusioni processuali emerse in ambito penale e, pertanto, bisognerà – adesso – accennare alle risultanze Dibattimentali emerse a seguito del rinvio a giudizio degli apici dello Stato Maggiore dell’Aeronautica Italiana.

LE CONCLUSIONI DELLA 3[^] SEZIONE DELLA CORTE DI ASSISE DI ROMA

Si ricorderà che oggetto del giudizio di merito era soltanto la (residua) responsabilità ex art.289 c.p. (“*Attentato agli Organi Costituzionali*”) addebitata agli allora comandanti dell’A.M. poiché, con specifici fatti a loro attribuiti, avrebbero impedito l’esercizio delle prerogative dello Stato tese alla ricerca, ed alla scoperta, dei responsabili materiali del reato di strage.

Il Processo, benché finalizzato precipuamente alla valutazione del reato ascritto, ebbe inizio nel 2000 e partorì una Sentenza assolutoria per *intervenuta prescrizione* dopo circa tre anni e mezzo di un Dibattimento durante il quale vennero riassunte tutte le testimonianze dei soggetti coinvolti durante l’istruttoria e vennero ridiscusse tutte le Consulenze/Perizie che si erano occupate del caso. Ancorché, infatti, oggetto del giudizio era, come detto, quello relativo allo specifico fatto/reato contestato, **la Corte ritenne – doverosamente - necessario riesaminare tutto il complesso contesto fattuale creatosi intorno alle figure degli Imputati, rianalizzando e ridiscutendo, nelle garanzie del contraddittorio, ogni risultanza istruttoria;** ciò in specifico rapporto al transito delle informazioni verso le Istituzioni Politiche che gli Imputati - e le Amministrazioni Statali periferiche con essi collaboranti - avevano (o non avevano) bloccato alla fonte.

Con la decisione assolutoria resa per intervenuta prescrizione del reato, la Corte ritenne – però - di non dover rimettere in discussione i rilievi emersi durante l'Istruttoria e concluse per una motivazione più pertinente al reato contestato così, pertanto, non aggiungendo molto di più alle valutazioni ed ai rilievi svolti dal Giudice Istruttore; rilievi che, così, rimasero incontestati ed immutati, oltre che confermati.

- a) In particolare **il Giudice di Merito confermò, con alto grado di probabilità, la presenza di almeno un paio di velivoli, in assetto operativo (a trasponder spento) e con velocità compatibili a quelli di jet militari, nelle vicinanze del DC9 e proprio in concomitanza alle ultime battute radar.**
- b) Venne, tra l'altro, confermata l'estrema pericolosità del luogo ove avvenne il disastro poiché si ebbe ad appurare che quel “Punto Condor” era difficilmente controllabile attraverso le postazioni radar di allora ed era, contemporaneamente, zona di esercitazioni aereo/navali svolte da Francia e Stati Uniti; a ciò si aggiunga la conferma dell'appuramento di una aerovia militare francese (la *Delta Whisky 12*) che, per ovvi e scontati motivi di sicurezza, non avrebbe potuto attraversare l'aerovia civile proprio in quel punto (“Condor”) ove, quella sera del 27 giugno 1980, viaggiava il velivolo civile dell'Itavia.
- c) Ancora, la Corte **accertò con ulteriore accuratezza i comportamenti illeciti commessi dai vari soggetti appartenenti all'ITAV, al RIV ed al COP (Ministero della Difesa) inseriti nell'organizzazione di controllo radaristico dei voli civili (di responsabilità del Ministero dei Trasporti), evidenziandone – a mezzo pesantissime critiche - una straordinaria gravità ed una inaccettabilità sul piano legale.**

Vi sono, però, nella motivazione di assoluzione alcune – ulteriori - considerazioni che la Corte ha aggiunto al lavoro del Dr. Rosario Priore:

La prima riguarda quella dell'accertato mancato inoltrare di informazioni di assoluto rilievo sia al Ministero della Difesa (On.le Lagorio) che a quello dei Trasporti (On.le Formica):

*Nel quadro di questo **atteggiamento omissivo** l'aspetto che ai fini del presente processo presenta i profili di maggiore gravità e rilevanza è indubbiamente costituito dal fatto che delle problematiche connesse all'interpretazione dei dati del radar MARCONI fu sicuramente tenuto all'oscuro il ministro della Difesa LAGORIO ... Nella sostanza, si tratta comunque della risposta di un soggetto, al quale sono state trasmesse informazioni palesemente incomplete e fuorvianti e che sulla base di tali dati si espone in prima persona davanti al Parlamento, fornendo una rappresentazione distorta del quadro emergente dall'analisi globale dei dati radar, di cui era in possesso l'Aeronautica Militare".*

"Questa valutazione emergente dalla lettura della risposta del ministro della Difesa ha d'altra parte pieno riscontro anche nell'analisi dell'intervento molto più articolato che due giorni prima il ministro dei Trasporti FORMICA aveva tenuto nell'aula del Senato in risposta a molteplici interrogazioni dei parlamentari".

...

"In effetti soltanto con la trasmissione dal ministro dei Trasporti alla Presidenza del Consiglio della prima relazione preliminare della Commissione LUZZATTI in data 31 luglio 1980 (v. nota del ministro FORMICA al sottosegretario MAZZOLA in data 6 agosto 1980 a vol.X fasc. 1), il governo nella sua globalità sarà posto in condizione di acquisire una informazione più articolata e meno parziale sulle ipotesi ricostruttive in ordine alle cause del disastro. Come si è già osservato, in questa documento proveniente dall'organismo pubblico competente in ordine alle indagini si muove dalla premessa dell'esistenza di tracce che ad un primo esame

sono ritenute non coerenti per sottolineare l'esigenza di più approfondite analisi comparative dei diversi dati radar e di acquisire, per il tramite dell'autorità di governo, notizie NATO in merito all'attività militare svolta dagli alleati e/o da altri paesi in quella zona e in quel giorno.

Questi dati, valutati congiuntamente all'inerzia dell'autorità politica in ordine alla richiesta di acquisizione di notizie presso la NATO, sono stati logicamente sottolineati dalle difese degli imputati per escludere rilevanza al fatto (per le difese solo ipotetico) della omessa informazione in merito ai risultati dei dati radar; **se il governo non si era attivato neppure di fronte a una specifica richiesta della competente Commissione tecnica suffragata da precisi riferimenti alla incoerenza di alcuni dati radar**, non sarebbe ipotizzabile un diverso atteggiamento anche nel caso che la problematicità dei dati del radar MARCONI emergente dalle prime analisi dell'AM fosse stata riferita compiutamente ai ministri e conseguentemente all'autorità governativa da parte dei vertici dell'Aeronautica Militare.

Osserva la Corte che, se la valutazione dei profili giuridici di tale questione dovrà essere approfondita in sede di analisi delle problematiche connesse all'ipotesi delittuosa contestata, una sintetica ricostruzione del contesto in cui si inseriscono gli eventi trattati in questa sede appare comunque indispensabile premessa ai fini della completezza e della correttezza di tale valutazione.

Di rilievo ai fini della presente analisi è il richiamo all'intervento del ministro dell'industria BISAGLIA, sintetizzato nei seguenti termini "L'on. BISAGLIA ha sottolineato la possibilità di un collegamento tra l'attentato di BOLOGNA e l'incidente, accaduto alla fine dello scorso giugno ad un DC9 dell'ITAVIA in viaggio da BOLOGNA a PALERMO, incidente che, secondo i primi accertamenti richiamati dall'on. FORMICA, potrebbe essere dovuto ad una collisione in volo oppure ad una

forte esplosione". Questa osservazione non sembra aver avuto alcun seguito nei successivi sviluppi della riunione, tanto che in una fase successiva del verbale è annotato un nuovo intervento del ministro BISAGLIA, secondo il quale "l'ipotesi relativa alla responsabilità dell'eversione di destra deve essere tenuta nella massima considerazione, senza peraltro attenuare l'attenzione nei confronti dell'estremismo di sinistra...". Purtroppo manca nel verbale un riferimento espresso alle informazioni del ministro FORMICA sugli accertamenti relativi al DC9, anche se è verosimile che le stesse siano state fornite nel corso della stessa riunione e se appare difficile non collegarle alle conclusioni della relazione preliminare della Commissione LUZZATTI depositata solo pochi giorni prima in data 31 luglio 1980. In effetti in un appunto prodotto nel 1996, ma risalente agli anni 1990-91 (III. 109. 22341/7) il presidente COSSIGA fa riferimento alla relazione trasmessa al Parlamento il 6 agosto 1980, pur non ricordando se gli fosse stata trasmessa ovvero se ne fosse stato informato verbalmente da FORMICA, e ne riporta sinteticamente il contenuto senza peraltro fare alcun riferimento a quelle richieste di indagini e di acquisizioni volte alla verifica delle ipotesi di collisione e di esplosione, che in parte coinvolgevano direttamente anche il Governo. Ma è significativo soprattutto che il tema suggerito da BISAGLIA sia immediatamente abbandonato e che non risulti trascritta una qualunque presa di posizione del ministro della Difesa LAGORIO, né sull'ipotesi di collegamento formulata dal ministro dell'Industria, né sulle informazioni che sarebbero state fornite dal ministro FORMICA. In sostanza ancora una volta sembra riprodursi un meccanismo già rilevabile in occasione del colloquio in Senato tra i due ministri nel mese di luglio. Mentre FORMICA, per quanto sembra desumersi dall'intervento di BISAGLIA, tende a superare la prudenza, più formale che sostanziale, della relazione nella individuazione delle cause del disastro, nessun

supporto in tal senso gli viene da LAGORIO, la cui valutazione per la carica rivestita sarebbe utilissima a consentire una maggiore attenzione sul tema e un corretto inquadramento della problematica da parte del Presidente del Consiglio. In mancanza di questo approfondimento e in un più ampio contesto così allarmante a livello della sicurezza, **il governo non presta alcuna attenzione alle richieste della Commissione, che lo coinvolgono direttamente per quanto riguarda l'acquisizione di notizie NATO in merito all'attività militare svolta dagli alleati e/o da altri paesi nella zona e nel giorno del disastro**".

Ed ancora:

"Ma il nucleo di questa attività di disinformazione da parte dello Stato Maggiore nei confronti dell'autorità di governo è costituito indubbiamente dalla parte della lettera che affronta l'analisi dei tracciati radar.

Le notizie che sono fornite al riguardo sono assolutamente tranquillizzanti:

<<L'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A. M. sulla base della documentazione fornita dai centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti>>.

E' di immediata evidenza che il quadro prospettato è assolutamente inaccettabile per una pluralità di motivi. In primo luogo è sicuramente incompleta una informazione che, nel rappresentare l'esito negativo dell'analisi dei tracciati dei radar della Difesa aerea, trasmette all'esterno come dato assolutamente certo il messaggio dell'accertamento della mancata presenza di velivoli non identificati nella zona dell'incidente, senza dare atto delle modalità con cui era predisposto il sistema di registrazione dei dati nel sistema radar automatizzato della difesa aerea ...

L'omissione di questo dato oggettivo appare gravissima in quanto un lettore non particolarmente esperto non poteva dal contenuto dell'informazione ricevuta non trarre la conclusione che la mancanza di tracce relative ad altri velivoli nella zona dell'incidente rappresentasse sostanzialmente sotto il profilo dell'accertamento oggettivo un elemento assolutamente incontestabile.... **Una lettera di tale contenuto non poteva avere risposte, determinare sviluppi o iniziative perché prospettava, contrariamente alla realtà emergente in quella fase delle indagini, una situazione di incontrovertibile certezza sull'esito delle analisi radar che di fatto chiudeva qualsiasi spazio secondo la autorevole versione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica alle diverse ipotesi che si stavano sviluppando proprio muovendo dall'analisi dei dati radar. In sostanza la conclusione che chiunque avrebbe tratto dalla lettura di questo e degli altri punti della nota dello Stato Maggiore era che sostanzialmente tutti i temi oggetto di dubbio e dibattito erano stati verificati e risolti in termini tali da dimostrare l'infondatezza di sospetti e ipotesi "arbitrarie e fuorvianti" che a qualsiasi livello erano state fatte. Si tratta sostanzialmente di una prova di forza nella quale l'Aeronautica Militare mette in gioco la propria autorevolezza e credibilità nei confronti non solo dell'autorità politica, ma anche dell'autorità giudiziaria. ... D'altra parte il convincimento della Corte nel senso della riuscita di tale operazione, con cui lo Stato Maggiore propone impositivamente e, per le modalità sopra descritte della disinformazione, spregiudicatamente la propria versione dell'accaduto è supportato inequivocamente da un dato oggettivo: in coincidenza temporale con l'invio delle lettere l'analisi radaristica sembra uscire totalmente dal campo di attenzione dell'autorità amministrativa e di quella giudiziaria, le cui indagini – come si è rilevato in sede di esame della fase istruttoria – perdono per anni spessore e**

comunque si concentrano su problematiche diverse, che fino all'anno 1984 non hanno più come oggetto diretto la tematica dei tracciati dei radar della sera del 27 giugno 1980.

Ancora, in riferimento alle responsabilità dei dipendenti dal Ministero della Difesa:

“Nel caso specifico gli imputati, sui quali incombeva un dovere di fedeltà qualificata, rivestivano un ruolo individuato dalla normativa extrapenale vigente e in particolare dagli artt. 8, 12 e 16 del DPR 18 novembre 1965, che specificava i termini del rapporto tra lo Stato Maggiore dell' AM e l'autorità governativa; tali disposizioni precisavano rispettivamente il rapporto di dipendenza del Capo di Stato maggiore dal ministro della Difesa, del quale era alto consulente, la sua responsabilità nella direzione tecnica e nel controllo dell'intero traffico aereo, la funzione del sottocapo di Stato Maggiore di coadiuvare il capo nell'esercizio delle sue attribuzioni.

...

La circostanza che nel quadro delle informazioni fornite ai ministri la omissione di tali dati fosse idonea ad alterare le determinazioni governative e in effetti le alterò è emersa sostanzialmente dall'istruttoria in particolare attraverso le dichiarazioni del ministro FORMICA, il quale – posto comunque a conoscenza dell'ipotesi formulata dal generale RANA avente ad oggetto anche il missile e conseguentemente la presenza di altri aerei – non la avrebbe certamente sottovalutata se dal collega LAGORIO, che per il diretto rapporto con l'AM avrebbe dovuto avere maggiori cognizioni di lui, avesse avuto una conferma sul fatto che alcuni dati dei radar del controllo del traffico aereo consentivano di ritenere probabile la presenza nell'area dell'incidente di uno o più aerei sconosciuti.

E inevitabilmente le risposte di entrambi i ministri in Parlamento e il loro complessivo atteggiamento nell'ambito del Governo sarebbero stati di diverso tenore in quanto, valutando congiuntamente elementi più solidi di quelli di cui erano stati posti a conoscenza, non potevano non rendersi conto che il quadro del disastro poteva essere più complesso e politicamente più rilevante rispetto al contesto di un cedimento strutturale o al limite anche di una esplosione dovuta a una bomba".

La seconda conclusione a cui approda la Corte, ben più importante ed innovativa (se è possibile) rispetto alle conclusioni del G.I., porta addirittura all'accreditamento di una diretta responsabilità dei Ministeri convenuti, oltre che del Governo, in ordine alle informazioni comunque da loro assunte a seguito della presentazione della Perizia Luzzatti:

"Se questo vero, è innegabile che comunque in un breve arco di tempo, entro la fine del mese di luglio l'autorità governativa fu posta in condizione di percepire la complessità della situazione e l'esigenza di attivarsi secondo le specifiche indicazioni della Commissione LUZZATTI e i dati da questa analizzati. E' indubbio che neppure a seguito di queste sollecitazioni analiticamente formulate il governo si attivò con qualche efficacia (già è stato esposto il drammatico contesto in cui si inserisce storicamente tale prerelazione), *Ritiene peraltro la Corte che la disinformazione da parte del generale BARTOLUCCI nei confronti dei ministri e conseguentemente del Governo ostacolò e alterò le determinazioni dell'autorità senza precluderle in quanto nel caso specifico le notizie che il Capo di Stato Maggiore omise di fornire in primo luogo al ministro LAGORIO rappresentavano dati sicuramente rilevanti e da comunicare, ma comunque di per sé soli, una volta che la notizia sulla presenza del traffico militare americano era risultata infondata e comunque aveva perso credito, inidonei a incidere in modo determinante sulle*

determinazioni da adottare in assenza di ulteriori e più approfondite analisi, che in effetti furono poste in seguito successivamente anche se a prescindere dall'iniziativa dell'AM. Non si trattò pertanto di un impedimento globale o parziale, anche se temporaneo, ma di un ostacolo alla piena conoscenza della situazione di fatto atto ad alterare senza precluderle le determinazioni governative.

...

*Il fondamento del convincimento della Corte che questa attività di grave disinformazione sia stata idonea ad ostacolare, ma non a precludere integralmente le determinazioni dell'autorità governativa è determinato dal fatto che nel mese di dicembre 1980 le indagini della Commissione ministeriale e dell'autorità giudiziaria avevano raggiunto il loro massimo sviluppo e proprio quelle analisi elaborate sui dati dei tracciati dei radar del controllo del traffico aereo, ampiamente diffuse dagli organi di informazione, costituivano comunque un patrimonio di informazioni alternative di cui l'autorità governativa poteva pienamente disporre. **In sostanza l'informativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare era, in presenza di questo quadro così articolato, certamente idonea ad alterare il quadro complessivo degli accertamenti sul disastro a disposizione del presidente del Consiglio, ma non tale da precludergli una conoscenza più ampia che l'autorità governativa poteva acquisire autonomamente attraverso le diverse informazioni che in effetti pervennero nello stesso arco di tempo con la seconda prerelazione della Commissione ministeriale del 5 dicembre 1980.***

In effetti è possibile che la nota informativa dello SMA abbia avuto, come si è già rilevato, un effetto più rilevante di quello che nel quadro di tale analisi sembrava idonea a determinare in quanto non soltanto a livello dell'autorità politica ma anche per quanto riguarda le indagini dell'autorità giudiziaria e della stessa Commissione

ministeriale dopo il mese di dicembre 1980 non si segnalano iniziative significative con riferimento alla problematica dei dati radar e della eventuale presenza di altri aerei in prossimità del DC9. Ma questa constatazione non può ovviamente assumere rilevanza ai fini della valutazione giuridica da adottare, in quanto non sembra contestabile che nel contesto sopra delineato la condotta disinformativa non era idonea a precludere globalmente le necessarie determinazioni politiche.

La terza Sezione della Corte di Assise di Roma, quindi, oltre che ad acclarare le conclusioni dell'Istruttoria formale aggiunge, con estrema chiarezza, un ulteriore addebito di inerzia, sorprendente ed ingiustificata, da parte degli apici dei Ministeri convenuti (oltre che del Governo di allora) che – pur essendo posti nella concreta condizione di operare autonomamente – non si attivarono come dovuto per la ricerca della verità.

LE CONCLUSIONI DELLA 1[^] SEZIONE

DELLA CORTE DI ASSISE DI APPELLO DI ROMA

A seguito dei gravami presentati avverso la Sentenza di Primo Grado, la Corte di Assise di Appello di Roma, dopo un lapidario dibattimento, concludeva per l'assoluzione degli Imputati con formula più ampia (ex art.523 c.p.p. "vecchio rito": *insufficienza di prove*). Null'altro aggiungeva circa l'accertamento (o il confutamento) dei contesti radaristici, delle cause del disastro, delle responsabilità dell'Aeronautica Militare e/o dei Ministeri ora convenuti. La Corte, insomma, concentrava le proprie valutazioni solo e soltanto sullo specifico evento contestato nel capo di imputazione (*l'omessa informazione*) assolvendo gli Imputati per l'insufficienza della prova che essi fossero stati posti a conoscenza del "contesto

radaristico” e delle susseguenti manovre ostruzionistiche che i numerosi subalterni avevano certamente posto in essere.

Paradossalmente, allora, la Sentenza del Consesso di Appello – pur assolvendo due dipendenti del Ministero della Difesa - ha posto come accertati ed avvenuti gli stessi fatti descritti come avvenuti ed accertati sia dall’Istruttore che, soprattutto, dalla Corte di Primo Grado sui quali, ovviamente, non esprime alcun giudizio critico poiché non oggetto della specifica contestazione. Tali fatti, per la Corte, rimasero sconosciuti agli Imputati, o almeno – sull’argomento - non vi è prova che essi conoscessero; ma tali fatti, proprio per tale motivo e per quello che consta il presente procedimento, non vengono nemmeno smentiti.

La successiva devoluzione del processo nella sede di legittimità, tra l’altro, non ha trovato alcuna soluzione pratica, essendosi dichiarato “*inammissibile*” il ricorso della Procura Generale.

Il primordiale accertamento degli eventi e delle responsabilità, quindi e nel silenzio della Corte d’Appello, viene accreditato nell’impostazione generale descritta dal Giudice Istruttore poi interamente ribadita ed acclarata dal Consesso di Primo Grado.

Quelle *devastazioni documentali*, e quelle *chiusure ermetiche in una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo livello e non solo nell’AM*, perpetrate *in sedi militari e non. ... oltre il limite del lecito e del ridicolo*, di cui l’Istruttoria dà atto e di cui la Prima Corte aveva confermato, restano - paradossalmente e contrariamente a quanto si possa in prima approssimazione concludere - lettera scritta in forma definitiva, accertamento dei fatti senza possibilità di ulteriore confutazione.

Riutilizziamo le parole di chi - in questa vicenda - ha impegnato un decennio della propria vita professionale di giudice: "*nonostante la 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". Ed è, quindi, di ciò che - adesso - dobbiamo parlare: di quelle responsabilità di "altra specie", delle responsabilità civili che tali comportamenti hanno comportato. E ciò in relazione agli interessi risarcitori che la posizione processuale rivestita degli odierni Attori consente in sede civile.

IN DIRITTO

La lunga esposizione che precede evidenzia con estrema chiarezza come, alla stregua di quelle che devono considerarsi verità processualmente acquisite, gli odierni attori risultino avere riportato svariati danni, in relazione a condotte tutte imputabili ai soggetti citati dinanzi a questo Tribunale; danni qualificabili come ingiusti alla stregua della clausola generale contenuta nell'art. 2043 c.c. e come tali dunque risarcibili, *iure proprio* come *iure hereditario*.

Come si avrà modo di illustrare, peraltro, le molteplici poste di danno di cui si chiede il ristoro sono sostanzialmente distinguibili in ragione delle due fondamentali serie di fatti e circostanze (parimenti acclarati) cui il loro prodursi va eziologicamente connesso: disastro aereo del 27 giugno 1980, e successiva fase di svolgimento delle indagini, prima, e celebrazione di processi penali, poi.

Da un canto si hanno infatti i danni - a diverso titolo riportati - immediatamente e direttamente prodottisi in dipendenza dell'evento in sé del disastro aereo del 27 giugno del 1980. Dall'altro quelli - vantati esclusivamente *iure proprio* dagli odierni

attori - cagionati dalle condotte che si è accertato essere state tenute da vari soggetti, tutti organicamente riconducibili ai Ministeri citati, fin già dalle ore successive al disastro stesso e così lungo un arco temporale di circa 20 anni (1980-1999); condotte attraverso le quali si è determinato un sistematico depistaggio ed un intralcio al più proficuo svolgimento delle indagini, mediante sottrazione di documentazione utile allo scopo, ritardi o omissioni nella trasmissione del materiale che gli inquirenti chiedevano via via di acquisire, nonché mediante gravissime reticenze, manifestate financo in sede di interrogatorio o deposizione testimoniale.

Nell'uno come nell'altro caso, sia cioè che si guardi al fatto in sé dell'abbattimento del DC9 dell'Itavia, sia che si consideri invece il periodo post-strage, risultano centrali, rispetto all'inverarsi dei danni dei quali più analiticamente si dirà, le condotte omissive o commissive (in tale caso gravemente negligenti) imputabili a soggetti immediatamente identificabili ora con il Ministero della Difesa, ora con il Ministero dei Trasporti, in virtù del generale principio della immedesimazione organica.

In base al disposto di cui all'art. 28 della Costituzione, qualora i funzionari ed i dipendenti dello Stato siano direttamente responsabili, secondo le leggi penali, civili e amministrative, degli atti compiuti in violazione di diritti, la responsabilità si estende in linea retta allo Stato ed ai Ministeri datori di lavoro. In ragione di questa disposizione, pertanto, *“lo Stato e gli enti pubblici sono tenuti a rispondere direttamente non solo negli stessi limiti in cui è responsabile il funzionario o il dipendente, ma anche per gli stessi fatti, così, come emerge dall'espressione "in tali casi la responsabilità si estende allo Stato", il che equivale a dire che la medesima responsabilità coinvolge un ulteriore soggetto”* (così Corte di Cassazione, sez. I, 7 marzo 2002, n. 3283).

Le numerose perizie che sono state acquisite in sede penale, finalizzate ad accertare le cause che hanno portato al disastro aereo di Ustica, concordano sostanzialmente su di un punto cruciale: l'aereo non è precipitato per alcun naturale, spontaneo cedimento strutturale, bensì per una causa esterna, verosimilmente l'impatto con un missile (v. ad esempio CTU Misiti).

Ebbene questo semplice dato, per quanto evidentemente non bastevole ai fini di un accertamento di responsabilità penali, vale comunque di per sé a fare emergere precise responsabilità in sede civile.

Ed invero, essendo stato accertato dalla sentenza-ordinanza del Giudice Rosario Priore, che la sera del 27 giugno del 1980, lungo la rotta del DC9 dell'Itavia e nelle ore di effettivo transito di questo velivolo, era in corso un'operazione aerea militare, coinvolgente numerosi velivoli in assetto da guerra², si palesano precise condotte, imputabili alle amministrazioni convenute, che hanno concorso al prodursi del disastro nonché all'inverarsi dei numerosi danni ad esso conseguenti.

Più esattamente, negligenze ed omissioni di doveri di legge - legati alla garanzia di sicurezza del traffico lungo aerovie civili all'interno dello spazio aereo nazionale - tra cui spiccano la mancata segnalazione, da parte delle autorità militari a quelle responsabili del trasporto aereo civile, della presenza di altri velivoli lungo la rotta seguita dal DC9 della compagnia Itavia; così come la mancata tempestiva comunicazione, da parte delle autorità preposte al controllo del traffico aereo, al pilota del DC9, della necessità di modificare la rotta programmata, anche solo mediante una riduzione della quota di crociera fino a soglia di sicurezza, proprio in considerazione della situazione di pericolo legata alla presenza anche di altri velivoli lungo la rotta prestabilita. A ciò si aggiunga quanto consegue dell'esistenza di quel pericolosissimo "*Punto Condor*" oggetto di continue intersezioni di voli militari in

² Il "*contesto radaristico*" è stato riconfermato in Corte di Assise.

assetto operativo e la conseguente, sbalorditiva, assenza di provvedimenti assunti dalle amministrazioni convenute per porre rimedio a quell'ineluttabile situazione di precaria sicurezza.

Queste condotte omissive e/o gravemente negligenti vanno lette giusto quali concause del disastro aereo, nel senso che il loro apporto eziologico, seppure non tale da farle assurgere ad unica causa efficiente del fatto stesso, non può essere però degradato a secondario, meramente accessorio e comunque sostanzialmente ininfluenza. Si rammenta, a tale riguardo, l'indirizzo, ormai consolidato, della giurisprudenza della Corte di Cassazione giusto in tema di concorso tra concause omissive e non, secondo cui *“In tema di responsabilità civile, qualora l'evento dannoso si ricolleggi a più azioni o omissioni il problema del concorso delle cause trova soluzione nell'art. 41 c.p. - norma di carattere generale, applicabile nei giudizi civili di responsabilità - in virtù del quale il concorso di cause preesistenti, simultanee o sopravvenute, anche se indipendenti dall'omissione del colpevole, non esclude il rapporto di causalità fra dette cause e l'evento, essendo quest'ultimo riconducibile a tutte, tranne che si accerti la esclusiva efficienza causale di una di esse. In particolare, in riferimento al caso in cui una delle cause consiste in una omissione, la positiva valutazione sull'esistenza del nesso causale tra omissione ed evento presuppone che si accerti che l'azione omessa, se fosse stata compiuta, sarebbe stata idonea ad impedire l'evento dannoso ovvero a ridurne le conseguenze, e non può esserne esclusa l'efficienza soltanto perché sia incerto il suo grado di incidenza causale”* (per tutti v. Cassazione civile, sez. III, 15 gennaio 2003, n. 488)

Ebbene il complesso di omissioni e negligenze imputabili a svariati soggetti (dai numerosi CRAM della A.M. quali quelli di Poggio Renatico, Potenza Picena e Marsala, fino agli organi deputati al controllo del traffico aereo civile) immedesimati

organicamente sia con il Ministero della Difesa che con quello dei Trasporti, ove non tenute sarebbero valse di per sé a scongiurare l'abbattimento del DC9 Itavia e, con esso, la morte dei suoi 81 passeggeri. E lo stesso dicasi per tutti gli altri enti, dal più basso al più alto in grado, che non si attivarono minimamente con significativa diligenza.

Giova inoltre rammentare che, sempre secondo l'indirizzo ormai pacifico della giurisprudenza civile, tutti gli antecedenti di un dato evento debbono considerarsi sue cause allorché in mancanza di essi l'evento dannoso non si sarebbe verificato; e ciò financo laddove gli stessi antecedenti abbiano interferito in via solo indiretta e remota con il prodursi del danno, salvo il ricorrere di una causa prossima per così dire autosufficiente (arg. ex art. 41 c.p., comma 2), la quale soltanto può infatti far degradare gli altri antecedenti a mere occasioni del fatto illecito (Cass. civ. 13 settembre 2000, n. 12103).

Per altro verso ciò che è stato rilevato ed affermato dal Giudice Priore nella sua Sentenza-ordinanza, riportato in narrativa, evidenzia con precisione quanto numerose e gravi siano state, successivamente al disastro, le condotte commissive e/o omissive attraverso le quali si è gravemente interferito con le attività di indagine, al punto da importare una lesione del diritto alla verità, vantato dagli odierni attori.

Come anticipato, seppure in relazione a queste due fondamentali classi di eventi, è dato riscontrare poste di danno assai diversificate, sia in relazione alla natura sia in relazione al titolo, alcune di esse costituendo infatti pretese che le persone in epigrafe indicate esercitano solo *iure hereditario*.

1) **DANNI IURE EREDITARIO: LESIONE DEL DIRITTO ALLA VITA**

Le condotte omissive e le negligenze gravi, parimenti imputabili alle amministrazioni oggi convenute, le quali hanno concorso pienamente al determinarsi del disastro aereo del 27 giugno 1980, in cui perirono 81 persone a bordo del velivolo DC 9 della compagnia Itavia in viaggio da Bologna a Roma, vanno lette come condotte *non iure* e *contra ius*, causa immediata e diretta della irrimediabile lesione del fondamentale diritto alla vita, vantato da ciascuno dei passeggeri.

In relazione a tale lesione tutte le vittime del disastro aereo hanno visto entrare nel proprio patrimonio un preciso diritto al risarcimento del danno; diritto che si è dunque trasmesso, per via ereditaria, in capo alle persone in epigrafe indicate, ciascuna delle quali riveste la qualità di erede legittimo di qualcuna delle vittime e che come tale fa oggi valere siffatta pretesa risarcitoria.

Non vale, in senso contrario, obiettare che il carattere istantaneo della morte, o per meglio dire la circostanza che i passeggeri del DC 9 Itavia siano periti istantaneamente e non anche dopo un qualche apprezzabile lasso di tempo privi di giuridica rilevanza la lesione innegabilmente occorsa. Come persuasivamente rilevato in dottrina, seguendo una simile argomentazione si incorre in un esito quanto meno paradossale: ossia che l'offesa meno grave (lesione dell'integrità psicofisica, solo successivamente seguita da morte) attiverebbe tutela risarcitoria, mentre non anche l'offesa più grave (lesione immediata del bene vita). Deve pertanto ritenersi che “ *il risarcimento sia dovuto per la lesione della vita in sé (..) l'offesa alla vita non può non avere giuridica rilevanza come lesione della situazione soggettiva massima che interessa la persona fino a coincidere con essa. Ciò perché l'offesa precede la morte, nessuno potendo dubitare che, quando le viene inferto il colpo che l'uccide, la vittima è in vita*”. (così C. Castronovo, *La nuova responsabilità civile*, III ed., Milano, 2006, 67).

D'altra parte, un riscontro significativo della piena ammissibilità della pretesa qui vantata dalle parti attrici, senza distinzione alcuna tra immediatezza o meno dell'evento morte in dipendenza della altrui condotta illecita, si trae - con argomento "a fortiori" o comunque "a simili" - dalla disciplina sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi, oggi trasfusa nel corpo del c.d. codice del consumo, il cui art. 123, alla lett.a), ammette giusto la risarcibilità del danno da morte.

La misura di tale danno, non essendo quantificabile secondo i normali criteri di stima, deve essere rimessa al giudizio equitativo di questo Tribunale.

2) **DANNI IURE PROPRIO: LESIONE DEL RAPPORTO FAMILIARE**

I medesimi fatti e le medesime condotte, prima descritti, ed imputabili ad omissioni o negligenze di organi dei Ministeri della Difesa e dei Trasporti importano altresì una chiara violazione di diritti ed interessi protetti tutti direttamente ascrivibili ai congiunti delle vittime del disastro.

Da tempo, del resto, la giurisprudenza e la dottrina hanno ammesso, in piena conformità con il significato da attribuire alla locuzione *danno ingiusto* di cui all'art. 2043 c.c., vale a dire quello della lesione, non altrimenti giustificata (*non iure*), di interessi giuridicamente rilevanti e protetti dall'ordinamento giuridico (natura *contra ius* della condotta lesiva), che anche i più stretti congiunti della vittima vengano considerati come titolari di un diritto al risarcimento per il danno derivante dalla morte del proprio caro (cfr Cort. Cost., 27 ottobre 1994, n. 372; in dottrina cfr, tra gli altri, C. Salvi, *La responsabilità civile*, in Trattato di Diritto Privato a cura di Iudica e Zatti, Milano, 2005, 93;).

La situazione giuridica protetta, che si assume lesa in dipendenza della uccisione di un congiunto, ed in relazione alla quale i familiari sono legittimati a richiedere il

risarcimento, consiste precisamente nella lesione del rapporto familiare. Essa mette capo a danni di natura sia patrimoniale che non patrimoniale.

A) DANNI DI NATURA PATRIMONIALE, RISARCIBILI ED ART.2043 c.c.

Ciascuno dei soggetti in epigrafe indicati ha patito un danno di precisa connotazione patrimoniale in relazione alla lesione del proprio diritto ad un normale rapporto familiare, a seguito dalla uccisione del proprio congiunto. Tale danno, che sussiste anche a favore di soggetti economicamente indipendenti rispetto alla vittima, va apprezzato in termini generali alla stregua della frustrata aspettativa di solidarietà anche economica che qualunque legame affettivo familiare importa, e che in relazione ai vincoli parentali più stretti trova riscontro preciso, ad esempio, nella previsione di cui all'art. 433 c.c. (cfr Cass. 26 febbraio 2003, n. 2869).

Nondimeno, pur stante questa premessa, non v'è dubbio che la quantificazione di tale posta di danno debba essere effettuata tenendo in considerazione l'entità del contributo economico che ciascuno degli odierni attori riceveva dal proprio congiunto ucciso, alla data del 23 giugno 1980; nonché secondo una ragionevole prognosi di ulteriore contribuzione negli anni successivi al disastro stesso.

A tal fine, seppure facendo sin d'ora riserva di meglio quantificare in corso di causa la misura del danno riportato, si ritiene opportuno fornire alcuni sintetici elementi di valutazione in relazione a ciascuna delle famiglie attoree: (omissis)

B) DANNI DI NATURA NON PATRIMONIALE, RISARCIBILI EX ART.2059

La uccisione dei propri congiunti ha cagionato altresì danni di natura non patrimoniale a carico delle persone che promuovono questo giudizio. Danni da apprezzare secondo l'accezione più ampia ed unitaria che deve essere data a tale formula, tanto più dopo le ben note pronunce della Cassazione (Cass. 31 maggio

2003 nn. 8827 ed 8828) e della Corte Costituzionale (C. Cost. 11 luglio 2003, n. 233) risalenti all'anno 2003, e da identificare dunque nella lesione di attribuzioni e prerogative riconosciute alla persona come tale, fin già da norme di rango costituzionale: tra queste, in relazione ai fatti dai quali muove questa azione risarcitoria, ed a mò di mera indicazione di sintesi, l'interesse all'integrità della persona, menomato in dipendenza dei tremendi turbamenti e patemi d'animo sofferti dai congiunti delle vittime per il decesso dei propri familiari (cfr Cass. 12 luglio 2006, n. 15760), nonché l'interesse all'integrità ed alla pienezza degli affetti familiari.

La sussistenza di un preciso radicamento costituzionale degli interessi che si assumono concretamente lesi, ed in specie la loro stretta attinenza alla tutela della persona nel suo senso più alto ed onnicomprensivo, nel mentre confermano la sicura pertinenza del richiamo all'art. 2059 c.c. ed al tipo di danno ivi previsto, assicurano peraltro il ricorrere dei presupposti – per l'appunto il rango costituzionale della protezione accordata agli interessi lesi - affinché l'art. 2059 venga riguardato, nel caso di specie, quale regola categorica, in cui *la proclamata necessità dell'effetto (risarcibilità) muove dalla constatazione della scontata presenza del fatto condizionante (ingiustizia)*" (così, da ultimo, Scalisi, *Danno alla persona e ingiustizia*, in *Riv. Dir. Civ.*, 2007, 147 e ss., ma spec. 161).

Anche questa posta di danno necessita di essere valutata nel suo ammontare secondo equità.

3) DANNI IURE PROPRIO: PERPETRATA VIOLAZIONE DEL DIRITTO ALL'ACCERTAMENTO DELLA VERITA' -

Ad un diverso ordine di condotte – ossia a quelle anch'esse omissive, e/o commissive (negligenti o reticenti), denunciate puntualmente nell'ordinanza-sentenza del giudice Priore ampiamente riportata in premessa – parimenti imputabili a svariati organi dei

Ministeri convenuti, ma da questi assunte a partire dai primi momenti successivi alla strage e protrattesi per circa un ventennio, va ricondotta eziologicamente una diversa lesione di interesse giuridicamente protetto, spettante *iure proprio* in capo agli odierni attori: quello alla chance di accertamento della verità, tutelabile in sede civile ordinaria ed anch'esso valutabile in misura equitativa.

Tale particolare specie di **danno da perdita di chance** consiste nell'impossibilità, realizzatasi grazie al comportamento dei soggetti appartenenti alle amministrazioni convenute, di identificazione degli autori materiali del reato di strage che, grazie alle rilevanti omissioni perpetrate negli anni, sono potuti rimanere impuniti; con la conseguenza che non è stato possibile soddisfare i diritti risarcitori di cui gli odierni Attori sono portatori nei confronti dei citati ignoti individui. Pretese risarcitorie in relazione alla cui attuazione, peraltro, gli stessi si erano già costituiti parte civile nell'ambito di tutti i giudizi penali ad oggi celebratisi.

Nel contesto della violazione del diritto alla *chance* meriterà ulteriore, attenta, valutazione il conseguente comportamento delle amministrazioni convenute, già ampiamente descritto in premessa, che ha sicuramente comportato un ulteriore **danno emozionale** (di ordine esistenziale ma certamente collegabile a lesioni di norme di rango costituzionale) che si deriva direttamente dalla travagliatissima vicenda ultraventennale la quale ha costantemente, di giorno in giorno e per così tanto tempo, sconvolto e torturato l'esistenza degli Attori, i quali hanno vissuto in balia di continue ed incessanti ipotesi, smentite, diversioni, speranze, delusioni, depistaggi ed ostruzionismi, e tutto quant'altro il Tribunale adito è in grado, da solo, di appurare senza null'altra specificazione. Trattasi, anch'esso, di un danno valutabile in termini equitativi e direttamente desumibile dalla descrizione dei fatti già operata.

**

Tutto quanto sopra premesso in fatto, i Sigg.ri, come rappresentati e difesi, anche ai sensi e per gli effetti dell'art.12 L.206/04,

CITANO

-1 **IL MINISTERO DELLA DIFESA**, in persona del Ministro *pro-tempore*,

-2 **IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**, in persona del Ministro *pro-tempore*,

Tutti rappresentati dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato e presso di essa domiciliati in Palermo alla Via Alcide De Gasperi n.81, a comparire avanti al Tribunale Civile di Palermo, alla pubblica udienza che lo stesso terrà in data 20/12/2007 presso la sede del Palazzo di Giustizia per ivi, anche in sua assenza e previa la dichiarazione di contumacia in caso di mancata e ingiustificata comparizione sentire accogliere le conclusioni che seguono.

A tal fine invita i Ministeri convenuti, rappresentati dall'Avvocatura dello Stato, a costituirsi in giudizio nel termine di gg. 20 prima della fissata udienza ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 c.p.c. con avvertimento che in difetto sarà dichiarata la loro contumacia ai sensi dell'art. 290 in relazione all'art. 170 c.p.c. e che in tal caso l'emananda sentenza sarà considerata come emessa in legittimo contraddittorio e che la costituzione fuori del termine comporterà la decadenza di cui all'art. 167 c.p.c. per cui non potranno proporre domanda riconvenzionale, chiamare un terzo in causa, indicare mezzi di prova, formulare conclusioni o produrre documenti.

CONCLUSIONI

“Voglia il tribunale adito, ai sensi dell'art. 12 della legge 3 agosto 2004, n. 206 ogni contraria domanda e deduzione disattesa:

1) Ritenere i Ministeri convenuti responsabili in solido, ex art.2043 c.c., per aver

cagionato con grave colpa, e cioè senza l'adozione delle misure di sicurezza dovute, il decesso dei propri Congiunti, per come meglio sopra generalizzati, avvenuto la sera del 27/06/1980 nei cieli italiani. Conseguentemente condannarli in solido alla refusione del danno, vantato iure hereditario, da lesione del diritto alla vita, nella misura che si riterrà equa in rapporto al grado di parentela e che si chiede sia decisa nella misura stabilita dalle attuali tabelle di risarcimento adottate dal Tribunale di Palermo;

2) *Ulteriormente e per l'effetto, ritenere i Ministeri convenuti responsabili in solido ed in concorso delle cause per il danno non patrimoniale derivante dalla morte dei propri Congiunti e dalla conseguente lesione del rapporto familiare e – conseguentemente - condannarli in solido alla refusione dei danni biologici, morali ed esistenziali, vantati iure proprio dai congiunti e valutabili, sempre secondo criteri di equità ed in rapporto al grado di parentela degli odierni attori per come di seguito indicato:*

<i>a) Per ogni coniuge superstite</i>	<i>€.250.000,00</i>
<i>b) Per ogni genitore superstite</i>	<i>€.200.000,00</i>
<i>c) Per ogni figlio superstite</i>	<i>€.200.000,00</i>
<i>d) Per ogni fratello/sorella convivente</i>	<i>€.100.000,00</i>
<i>e) Per ogni fratello/sorella non convivente</i>	<i>€. 80.000,00</i>

3) *Ulteriormente e per l'effetto, condannare i citati ministeri al risarcimento del danno patrimoniale nella misura pari al mancato apporto economico che gli Attori hanno subito in conseguenza della perdita dei propri Congiunti, nella misura che sarà dimostrata in corso di causa;*

4) *Ulteriormente, condannare le medesime amministrazioni al risarcimento dei danni non patrimoniali patiti dai congiunti delle vittime e da loro vantati iure*

proprio, pari alla misura che si riterrà equa in dipendenza delle omissioni o azioni negligenti loro ascrivibili ed in rapporto alla lesione della chance giuridicamente protetta all'accertamento della verità ed alla realizzazione, in capo agli odierni attori, dell'ulteriore stress esistenziale perpetratosi in oltre un ventennio di depistaggi ed omissioni, da liquidarsi nella misura che si riterrà equa ma che qui si indica nella esemplare misura di €2.065.827,60 per singola Vittima corrispondenti – per analogia – al parametro risarcitorio adottato dal Parlamento Italiano per la Strage del Cermis;

- 5) *Ritenere e dichiarare i Ministeri convenuti, in solido tra loro, responsabili del pagamento degli interessi e delle rivalutazioni di legge da calcolarsi su tutti i danni di cui sopra, sino all'effettivo soddisfo.*

Con vittoria di spese ed onorario.

Salvis iuribus.

IN VIA PROCEDURALE:

Il comma 1270 della L.27/12/06 n.296 (Finanziaria 2007) ha recentemente disposto che *<<Alla legge 3 agosto 2004, n. 206, all'articolo 1, dopo il comma 1, e' aggiunto il seguente: 1-bis. Le disposizioni della presente legge si applicano inoltre ai familiari delle vittime del disastro aereo di Ustica del 1980...>>*. Dalla data di entrata in vigore di tale citata norma (10/01/2007), quindi, ai familiari delle Vittime di Ustica si applica la L.206 ed i termini per la sua applicazione – ovviamente - subiscono una rinnovata decorrenza.

Ai fini procedurali, allora, si

FA ISTANZA

Di applicazione della procedura abbreviata di cui all'art.12 Legge 206/04 per come segue: *“Il tribunale in composizione monocratica competente in base alla*

residenza anagrafica della vittima o dei superstiti fissa una o al massimo due udienze, intervallate da un periodo di tempo non superiore a quarantacinque giorni, al termine del quale, esposte le richieste delle parti, prodotte ed esperite le prove e precisate le conclusioni, la causa è assegnata a sentenza e decisa nel termine di quattro mesi”.

IN VIA ISTRUTTORIA:

- 1) Chiede ammettersi l’**audizione degli Attori**, mediante interrogatorio libero, sui fatti descritti nel presente atto, con particolare riferimento all’accertamento dello stress emotivo dovuto alla perdita dei propri Congiunti ed alla conseguente negazione dei loro diritti alla verità operata dai Ministeri Convenuti a mezzo dei propri subalterni.
- 2) Chiede ammettersi **CTU** per la precisa identificazione dei fatti e dei danni patiti dagli Attori; in particolare si richiede:
 - a) **CTU medico legale** avente ad oggetto la valutazione del danno psichico ed emotivo patito dagli Attori nel corso della lunga e travagliata vicenda, conseguente sia allo strappo del vincolo parentale sia allo stress psicologico subito per le continue e ripetute deviazioni della verità.
 - b) **CTU contabile** tesa all’accertamento del danno economico conseguente al mancato apporto del De Cuius alle necessità economiche familiari;
 - c) Qualora il Tribunale lo ritenga opportuno e/o possibile, **CTU tecnica** tendente all’accertamento delle cause del disastro aviatorio e delle correlative responsabilità addebitabili ai Ministeri convenuti sia in ordine alle responsabilità oggettive del sinistro sia in relazione ai comportamenti illeciti perpetrati nel corso degli anni successivi che hanno portato alla negazione della verità.

ANCORA IN VIA ISTRUTTORIA: voglia il Tribunale adito ordinare fin d'ora l'acquisizione di tutti i documenti dei procedimenti nominati in narrativa, con particolare riferimento – se ritenuto necessario – alle trascrizioni dibattimentali di Primo Grado nel Procedimento Penale svoltosi in Corte di Assise di Roma. Stante l'enorme quantità di materiale cartaceo accumulatosi nel procedimento penale 527/84 R.G. GI Trib. Roma (materiale trasferito in toto alla I Sez. della Corte di Assise di Appello di Roma nel procedimento penale a carico di Bartolucci Lamberto + altri) valuti la il Tribunale se e quali materiali ulteriori rispetto a quelli già prodotti o indicati dagli Attori, si possano ritenere utili alla decisione del presente procedimento.

Il sottoscritto avv. Daniele Osnato, ai sensi dell'art. 14 del D.P.R. 30 maggio 2002 n. 115 dichiara che il valore del presente procedimento è indeterminabile. Il Contributo Unificato, pertanto, è pari ad Euro 340,00.

ALLEGATI: COME DA SEPARATO INDICE

Con riserva di produrre ogni altra documentazione che si ritenga necessaria e/o opportuna. Salvo aggiungere o modificare. Salvo ogni altro diritto e con espressa riserva di integrare, modificare, rettificare e sostituire le domande formulate anche in seguito del comportamento processuale di controparti.

Palermo, ____/____/____

Avv. Prof. Alfredo Galasso

Avv. Daniele Osnato