

Memorandum

Oggetto: strage di Ustica – questioni informative aperte con la Francia.

1. L'esistenza di una apposita convenzione consente all'Autorità giudiziaria italiana rapporti diretti con l'Autorità giudiziaria francese. Le rogatorie, pertanto, non "passano" per il tramite del Ministero di grazia e giustizia.
2. Si da qui conto sia delle rogatorie che delle richieste di notizie avanzate da soggetti diversi dall'Autorità giudiziaria.
3. 4 settembre 1986. Lettera del Direttore del SISMI, Ammiraglio Martini al suo omologo francese che, con messaggio del 18 s.m., comunicava che la

caduta del DC 9 non costituiva un "affaire de terrorisme" e che pertanto, non disponeva di alcuna informazione.

4. La Commissione Pratis approfondì il campo delle ricerche da svolgere in Francia e, per canali diplomatici, richiese le seguenti informazioni:

4.1 se vi fossero navi militari francesi nella zona e nell'ora dell'incidente;

4.2 cosa risultasse dai sistemi radar dei mezzi eventualmente nella zona o in altre vicine, tali da consentire rilevazioni sul luogo ove si è verificato l'incidente.

Il 6 aprile 1989, l'Ambasciata d'Italia a Parigi, riferiva la risposta francese:

"dalle verifiche che sono state effettuate dal Ministero della difesa (francese) emerge che nessuna unità francese si trovava il 27 giugno 1980 nella zona fra Ponza e Ustica o nelle sue prossimità. Non è stato dunque possibile raccogliere alcune informazione per questa via. Inoltre, per ciò che concerne il traffico aereo civile gli organismi francesi non hanno competenza per quella zona (poiché l'Italia è l'unico Paese competente incaricato della fornitura dei servizi) e, tenuto conto della distanza compresa fra il limite geografico della zona francese e la regione compresa fra Ponza e Ustica, non possono disporre di informazioni radar a riguardo. Infine, dalle informazioni

raccolte presso le compagnie marittime francesi dal Ministero competente dell'equipaggiamento, dei trasporti e del mare, emerge che nessuna nave francese si trovava in quella zona. Tuttavia, tenuto conto della lentezza e delle difficoltà materiali di verifica, l'inchiesta continua sia presso le compagnie marittime che presso le compagnie aeree".

5. Nel contesto delle indagini svolte dalla Commissione stragi con l'aiuto del Ministero della difesa venne chiesto all'Ambasciata francese di fornire ogni notizia utile sulla portata dell'apparecchiatura radar dislocata nel 1980 nella Corsica meridionale.

L'Addetto militare di quella Ambasciata Colonnello Varizat in data 28.11.1990 rispondeva che l'incidente

era avvenuto fuori delle normali ore di lavoro dell'aerobase di Sollenzara situata in Corsica meridionale. I radar di detezione avevano interrotto la loro attività operativa e comunque la portata del radar di Sollenzara era limitata ai dintorni del litorale orientale della Corsica. Nessuno velivolo dell'Armée de l'Air era presente nella zona quando è avvenuto l'incidente.

Questa risposta appare non congruente. La Commissione voleva conoscere informazione non su radar aeroportuali o di approccio ma su quelli di difesa o di traffico aereo, che proprio per le loro funzioni non possono essere spenti seguendo un ordinario orario di lavoro ma devono essere in attività ventiquattro ore su ventiquattro; specie quei

radar di difesa sull'area più calda, quella del Tirreno, per la Francia - non certo come quelli verso la Spagna o la Gran Bretagna. E l'Addetto militare si è invece limitato ai radar di approach control; cioè quelli in funzione di guida di avvicinamento, che devono essere accesi tanto quanto resta in funzione l'aeroporto. Aeroporto che peraltro quel giorno non fece proprio orario fino alle 17.00. In effetti in virtù delle deposizioni rese dai fratelli Santo e Nicolò Bozzo, quest'ultimo Generale del CC, i quali entrambi riferivano di essersi trovati quel 27.06.1980 in villeggiatura in Corsica, proprio a Solenzara, e già nella mattinata avevano notato un'attività aerea che col passare delle ore era divenuta sempre più intensa fino a raggiungere il culmine nel tardo

pomeriggio, per poi terminare verso le ore 22.00/23.00 locali; si trattava di Mirage francesi e F104 tedeschi e belgi (v. esami Bozzo Santo e Nicolò, ggi 25.10.1991 e 15.11.1991).

6. Le rogatorie in senso proprio

6.1. 6 luglio 1990 - richiesta di conoscere se esistessero o meno registrazioni radar di postazioni fisse o mobili in territorio francese, relative al traffico aereo tra le ore 19.00 e le ore 21.00 del 27 giugno 1980 nella zona di caduta dell'aereo corrispondente alle coordinate 39°43' Nord e 12°55' Est.

Il 26 luglio 1990 il Direttore del Servizio Interpool comunicava che il suo collaterale francese aveva

riferito che " alcuna registrazione radar era stata compiuta nell'ora, nel giorno o località indicati".

Questa risposta è inaccettabile: non è possibile immaginare che la Francia non avesse un sistema di registrazione delle tracce radar. E' solo possibile che, come accade normalmente per le situazioni "normali", dopo breve tempo dalla effettuazione le registrazioni siano state cancellate.

6.2 Il 29 ottobre 1990 il giudice istruttore chiedeva direttamente alle competenti autorità giudiziarie francesi, al fine di comparare i relitti dell'aeromobile italiano con quello del DC10 della compagnia francese UTA esploso in volo nel deserto del Niger il 19.09.1989, di poter prendere visione del resti dell'aeromobile ricostruito presso l'aeroporto di Parigi

Le Bourget; di acquisire copie delle relazioni tecniche effettuate dai periti incaricati ufficialmente del caso, da cui risultassero le cause certe o presunte, dell'esplosione dell'aeromobile, nonché gli effetti della medesima; di acquisire copia ufficiale dei rilievi fotografici concernenti il sopralluogo sull'area di caduta dell'aereo, e della ricostruzione presso l'hanger aeroportuale; di acquisire ogni altra risultanza utile alle indagini.

Nel dicembre del 1992 le autorità francesi trasmettevano un rapporto della Commissione d'inchiesta transalpina da cui emergeva che il DC10, il 19 settembre 1989, nel volo UTA 772 Brazzaville-N'Djamena-Parigi era stato distrutto da una esplosione, quarantasei minuti dopo il decollo

da N'Djamena, mentre si trovava in crociera al livello 350 in condizioni assolutamente normali. L'incidente era stato provocato da una carica esplosiva posta in un contenitore situato al posto 13 - destro nella stiva anteriore. La Commissione d'inchiesta francese, - cui non si era mai posto, per le evidenze del relitto alcun problema sulla causa del disastro - stimava, quale ipotesi piu' probabile, che la carica esplosiva fosse stata messa in un bagaglio caricato a Brazzaville. Gli accertamenti compiuti all'Aeroporto di Brazzaville avevano dimostrato che a quell'epoca le misure di sicurezza applicate in quell'aeroporto non erano conformi alle norme e pratiche raccomandate dall'ICAO.

Ai primi di settembre del 1992 a seguito di diversa corrispondenza con l'omologo ufficio di istruzione di Parigi si concordava una visita nella capitale francese per la visione dei rottami di questo DC10, precisando anche la composizione della delegazione italiana. Al giorno fissato, questa delegazione era ricevuta ed accompagnata all'aeroporto Le Bourget soltanto da un ispettore di polizia che non era assolutamente a conoscenza delle indagini tecniche sulle cause della caduta dell'aereo. Non era presente il giudice istruttore rogato, impegnato, come riferito, con altra delegazione straniera . Non era presente alcun esperto del giudice francese, che avrebbe potuto

utilmente riferire ai periti dell'ufficio del processo italiano.

Tale comportamento dette luogo, tramite la nostra Ambasciata a Parigi, ad una formale protesta, che ebbe la seguente risposta dalle autorità francesi: "l'assenza di cooperazione fatta presente dal Sig. Priore all'epoca della sua venuta sul territorio francese era dovuta ad un malinteso ed auspicava che questo fatto non avrebbe intaccato la qualità della cooperazione franco-italiana in materia di reciproca assistenza giudiziaria". I francesi spedirono in data 26 gennaio 1993 documentazione per l'istruttoria francese su quell'attentato. In particolare venivano trasmesse soltanto copie del rapporto della perizia esplosivistica e della relazione della

Commissione di inchiesta amministrativa. Anche in questo caso una esecuzione a tal punto inaccurata da indurre a non benevole congetture sulla effettiva volontà di collaborazione.

6.3 Il 18 dicembre 1990 il giudice istruttore richiedeva la citazione Affatigato Marco, residente in Valence, presso l'Ufficio Istruzione stralcio del Tribunale di Torino come possibile dalle convenzioni di assistenza giudiziaria europee. Ma il convocato, temendo che nei suoi confronti potesse essere emesso un qualche provvedimento, si rifiutava di comparire. Anche in questo caso è stato da qualche parte supposto un possibile suggerimento in tal senso, se solo si considera che l'uomo, che ha commerci con i Paesi dell'ex Unione Sovietica ha sicuramente lavorato

con i Servizi d'oltralpe. Sarà poi escusso in occasione di un suo soggiorno in Italia.

Proprio in relazione a costui - personaggio di certo legato ai servizi americani e francesi - v'è anche chi ha supposto che la falsa indicazione della sua presenza a bordo del DC9 Itavia non fosse stato altro che un messaggio per rivelare responsabilità francesi o statunitensi nell'evento. Non va dimenticato che dopo l'arresto a Nizza nell'agosto 1980, dopo la strage di Bologna le autorità francesi omisero di consegnare a funzionari della polizia alcuni nominativi e indirizzi rilevati dalle carte dell'arrestato, assumendo che riguardassero persone in rapporto con la sicurezza dello Stato francese.

6.4 Il 14 febbraio 1992 il giudice istruttore fece presente:

"nel corso dell'istruzione trattando del sito di Poggio Ballone, già si è detto, è emerso che un sottoufficiale dell'A.M., il noto Mario Alberto Dettori, in servizio presso quel CRAM, dopo aver frequentato tra il 1980 e il 1987 il Centro Radar di Mont Agel in Francia, aveva ricevuto come ospite in Grosseto, ove abitava, un collega francese già in servizio presso il Centro francese tale Roland, anch'egli sott'ufficiale presumibilmente dell'Aeronautica francese, conosciuto durante la missione in Francia, cui avrebbe fatto confidenze sugli eventi della notte tra il 27 e il 28 giugno 1980. Si chiedeva di conseguenza l'identificazione del Roland fornendo

all'autorità diversi elementi di fatto; tra l'altro che la persona in questione sarebbe stato il beneficiario dell'assegno 6481241 emesso dalla Banque Sudamerisse France Agenzia di Place Garibaldi nr.2 di Nizza dal conto intestato a Dettori Alberto B.A. 943.06190 Roquebrune Cap Martin, per un ammontare di 1.500 franchi il 4.08.1986.

A distanza di tempo i francesi comunicavano l'impossibilità di risalire all'identificazione del citato Roland attraverso quel numero di assegno, perché l'agenzia bancaria ove sarebbe stato acceso il conto del Dettori, era stata chiusa definitivamente ed il documento ricercato era andato smarrito. Senza tentare di compiere alcune indagini né presso i livelli superiori all'Agenzia di quella Banca

né presso i militari in servizio in quel centro radar all'epoca".

6.5 Appare opportuno fare riferimento alla pubblicazione dello Stato Maggiore della Marina francese "Cols Bleus" del 28 giugno 1980 in cui risultano indicate le posizioni delle unità navali della Marina militare francese nel mondo. In particolare, nell'area del Mediterraneo si rileva la Clemenceau arrivata a Tolone il 27 giugno 1980; la corvetta Dragou partita da Tolone il 20 giugno ed arrivata a Cagliari il 27 giugno 1980; il cacciamine Vinh Long, l'unità Muguet Lilas e il dragamine costiero Pervenche, partiti da Marsiglia il 23 giugno e arrivati a Tolone il 26 giugno 1980; le unità Provençal e Alsacien partite da Corfù il 24 giugno e arrivate a

Tolone il 28 giugno 1980; il caccia Guèpratte partito da Cagliari il 26 giugno e arrivato a Tolone il 28 giugno 1980; la nave posareti Criquet partita da Tolone il 21 giugno e attivata a Gibuti il 4 luglio 1980; la nave d'uso locale Isard partita da La Sude il 21 giugno e arrivata a Heraklion il 30 giugno 1980; il sommergibile Diane arrivato a Tolone il 28 giugno 1980, il sommergibile Argonaute partito da Port St. Louis il 24 giugno 1980.

Come ben si nota nessun riferimento alla portaerei Foch. Eppure questa unità, come comunicato dalle autorità francesi e a quanto risulta registrato nel libro di bordo era ormeggiata a Tolone il 27 giugno 1980. Non si comprende perciò per quale motivo invece

non risulti inserita tra le unità presenti nel Mediterraneo.

6.6 Nel maggio 1992 - come si è già avuto modo di rilevare - si chiedevano accertamenti su un velivolo di particolare interesse. Velivolo di presunta nazionalità libica con sigla "Addy" di proprietà di una società denominata " Air Ambulance" menzionato nelle conversazioni telefoniche registrate la sera del 27.06 1980 fra il sito di Poggio Ballone e il sito francese di Marsiglia; velivolo stimato in uso all'intelligence libica. In particolare di riferire il tipo di velivolo, i particolari del volo le persone a bordo, le ragioni della missione. La rogatoria non ha mai avuto risposta. L'unico esito si è avuto soltanto attraverso la richiesta di accertamenti per il tramite

degli organi di polizia giudiziaria . La direzione centrale di polizia di prevenzione, infatti, a richiesta del giudice istruttore, aveva comunicato che la polizia francese, interessata al riguardo, aveva riferito che "dagli accertamenti svolti presso la Direzione Generale dell'aviazione civile e presso la Police de l'air et de Frontières, a Parigi e ad Ajaccio, è emerso che: "la compagnia aerea "Air Ambulance" dovrebbe essere una società svizzera; tale compagnia non ha effettuato alcun volo in partenza o in arrivo ad Ajaccio il 27 giugno 1980; nessun volo risulta avere avuto luogo in tale data tra Ajaccio e Tripoli".

Sempre la DCCP in una successiva comunicazione aggiungeva che l'"Air Ambulance" veniva

genericamente indicata quale "compagnia aerea sanitaria libica sospettata di essere una copertura per i Servizi speciali libici".

