

Memorandum

Oggetto : strage di Ustica – questioni informative aperte con U.S.

Premessa

Vent'anni d'inchieste giudiziarie, parlamentari e amministrative sono trascorsi senza consentire di acquisire definitive certezze sulle cause della tragedia accaduta il 27 giugno 1980, nel mare Tirreno nei pressi dell'isola di Ustica.

Un DC9 della compagnia ITAVIA precipitò e tutti gli occupanti del velivolo, settantasette passeggeri e quattro componenti dell'equipaggio perirono.

Fra alcune settimane la Corte d'Assise di Roma inizierà a esaminare l'accaduto e nei prossimi giorni anche una Commissione parlamentare composta da Senatori e Deputati e presieduta dal Sen. Giovanni Pellegrino intende riprendere in mano la questione per approfondire lo stato delle indagini, individuare i capitoli ancora aperti e indicare i passi da compiere.

Il più importante, per vastità e qualità delle questioni da affrontare, riguarda gli Stati Uniti. E', infatti, ritenuto da tutti coloro che si sono occupati del disastro che le forze armate degli Stati Uniti d'America, per la loro qualificata presenza operativa nel Mediterraneo, potrebbero essere in possesso di elementi che, inseriti tra le informazioni disponibili,

potrebbero dare un gran contributo alla chiarificazione dell'evento.

In considerazione di ciò, l'Autorità giudiziaria italiana, ha proceduto, negli anni scorsi, alla formulazione di sessantatré rogatorie internazionali, alle quali le autorità americane hanno comunque fornito risposta.

A questo punto, tuttavia, appare opportuno ricapitolare le questioni istruttorie aperte e, soprattutto, quelle che ancora oggi, non hanno conseguito risposta o informazioni tali da dissolvere ogni elemento di dubbio e perplessità'.

A - attività volativa

Contrariamente a quanto affermato dal documento 3 luglio 1980 CINCUSNAVEUR, emesso a pochi giorni di distanza dal disastro, in cui si affermava che quella sera nell'ora e nell'area dell'incidente alcuna nave né aereo statunitense ivi compresi quelli della 6° Flotta, era operante nel mar Tirreno e che non era stata registrata alcuna perdita di aeromobili da portaerei della stessa Flotta o basati a terra, sono invece emerse più attività di volo prima, durante e dopo l'incidente e in aree prossime a quelle dell'evento.

Attività riconducibili a volte alla Forza Aerea dell'aviazione di marina degli Stati Uniti, altre non identificate in quanto prive di SIF, ma con

caratteristiche di volo da piattaforme in mare e pertanto, con ogni probabilità, americane o francesi.

Le affermazioni di CINCUSNAVEUR vengono in qualche modo ribadite con la nota del Sottosegretario alla Difesa Atwood del 15 maggio 1989 con la quale si esclude che vi fossero aerei dell'USAF in volo al momento dell'incidente, sottolineando che non vi era disponibilità di registrazioni radar relative al traffico del Tirreno per il 27 giugno 1980. Questa conclusione di non operatività si poneva, tuttavia, in contrasto con le affermazioni dell'Ammiraglio Flatley, comandante della Saratoga che nel luglio 1990 aveva affermato che gli addetti al radar della portaerei nella notte del 27 giugno 1980 avevano notato "un traffico aereo molto sostenuto nell'area di Napoli, soprattutto in quella

meridionale; sul radar abbiamo visto passare molti aerei".

A1 - il "Navy 61206"

Il primo aereo americano, di cui si ha contezza, che si trovava in volo al momento del disastro, è un velivolo della U.S. Navy, un C12 cioè il Navy 61206. Ciò emerge dalle conversazioni telefoniche tra siti dell'Aviazione Militare Italiana. Richiesti accertamenti con rogatoria del 29 10 1991, il Sottosegretario alla Difesa Wolfowitz, affermava di avere effettuato un'indagine su tutta la documentazione di Sigonella e di aver individuato il velivolo che era "quasi certamente un UC129, King Air, aereo da trasporto, bimotores, turboelica, assegnato alla base di Sigonella. Non è dotato di armi e non è stato mai modificato per portare armi di nessun tipo". La nota confermava che l'aereo al

momento dell'incidente era in volo sottolineando, però, che data l'autonomia dell'aereo non era possibile che arrivasse sul luogo di caduta del DC9 ITAVIA in 24 minuti essendo decollato alle ore 20.34 locali, cioè 24 minuti prima dell'incidente.

Come ben si vede in questo caso le Autorità statunitensi hanno effettuato ricerche fruttuose. Pertanto l'affermazione positiva della presenza di questo aereo contrasta fortemente sia con il messaggio Cincusnaveur che con la nota del Sottosegretario Atwood, restando così provato che il velivolo statunitense era in volo.

A2 - il "Juliet Mike 169"

Sempre da conversazioni telefoniche di quella sera emerge la presenza di un altro aereo statunitense

denominato "Juliet Mike 169" che lascia il territorio nazionale a breve distanza , e cioè alle 19,30z (h.21,30 l.t.) dal disastro con destinazione l'aeroporto di Torrejon in Spagna. Richieste notizie su questo velivolo , con rogatoria del 20.10.1991 , il Sottosegretario Wolfowitz affermava che si trattava "quasi certamente di un CT-39 Sabreliner, commercializzato sul mercato aereo da trasporto assegnato al Fleet Support Logistic Squadron (VR-24), che, secondo la documentazione della Marina degli Stati Uniti iniziò il volo alle 19.35 ora locale e non alle 19.30z e rimase in volo per 4,1 ore". Veniva precisato che non era armato, e il numero di identificazione del velivolo, cioè 159362 era ancora assegnato al VR-24 di Sigonella che continuava ad usare la sigla Juliet Mike e

che il piano di volo era stato distrutto da molto tempo per normali procedure militari.

Evidente il contrasto tra quanto risulta dalle conversazioni tra i siti nazionali che indicavano l'aereo con destinazione a un aeroporto spagnolo e quanto invece dichiara il Sottosegretario alla difesa che lo descrive come aereo che decolla alle 19.35 rimanendo in volo per circa quattro ore. Al di là della chiara contraddizione, rimane il fatto che a brevissima distanza dall'evento viene posta in essere altra attività militare non programmata, perché senza piano di volo - come si evince dalle conversazioni tra siti - e urgente perché con la richiesta di clearance immediata, riguardante aree basse del Tirreno nelle quali si presumeva fosse precipitato il velivolo.

A3 - I tre velivoli P-3C

Sempre nella nota di cui sopra il Sottosegretario Wolfowitz aggiunge che la sera del disastro erano in volo altri tre velivoli P-3C da ricognizione marittima decollati dalla base aeronavale di Sigonella. Presenza di velivoli che era già stata rappresentata in un documento della 3^a Regione Aerea ponendo in evidenza che il CRAM di Marsala in diversi orari, aveva avuto un contatto radio con tre velivoli americani P3, la cui missione consisteva nell'eseguire un raid chiuso Sigonella-Sigonella e che durante la fase del rientro avevano chiesto assistenza alla navigazione.

A4 - Ulteriori evidenze emerse dopo la chiusura dell'istruttoria e delle quali pertanto non è stato possibile richiedere informazioni agli USA tramite rogatoria.

Ulteriori presenze di velivoli militari sono emerse da un successivo esame delle trascrizioni delle registrazioni tra siti ed in particolare da quelle provenienti dall'aeroporto di Napoli - Capodichino . Da queste sono risultate attività di volo di velivoli sicuramente statunitensi a partire dalle 14.30 del pomeriggio del 27 giugno. In particolare tra le ore 16.00Z e le ore 18.00Z sono registrate numerose conversazioni sia tra le torri di Capodichino e Grazzanise sia TBT concernenti velivoli che, nel gergo aeronautico, vengono chiamati November Uniform e November Yankee. A proposito di tali velivoli, di essi non vengono mai citati né il nominativo radio né il NTN. Per quanto concerne i

November Uniform, può trattarsi sia di velivoli Grumman di soccorso (Uniform 16) che di alcuni tipi di caccia. Per quel che concerne i November Yankee gli operatori nelle conversazioni parlano di "decollo dalla Navy Line". Di conseguenza non trattasi di elicotteri bensì di velivoli militari in partenza dalla zona aeroportuale americana dell'aeroporto di Napoli-Capodichino.

Ad ore 18.00Z circa - un'ora prima dell'evento si interrompono le comunicazioni sulle frequenze radio 118.5 e 120.1, usate dal TBT per il contatto con i velivoli militari americani.

Alle ore 18.27Z Grazzanise riceve la notizia del dirottamento su Aviano dell'F111 (Trest 31) che era atteso ad orario imprecisato. Tra le 17.10Z e le 17.50Z vi sono le partenze dei cinque velivoli militari dal Golfo di

Napoli. Di quasi tutti i velivoli sopra elencati la torre di Napoli non conosce i relativi piani di volo.

Ciò non può non essere messo in parallelo con gli altri velivoli che emergono dalle conversazioni di altri siti. Tra le 18.20Z e 18.30Z, in concomitanza con il passaggio del DC9 Italia staziona sull'Appennino tosco-emiliano un velivolo Awacs la cui missione è rimasta sconosciuta. Tale presenza è stata rilevata sia dalle THR di Poggio Ballone e Potenza Picena sia dalla annotazione sul registro dell'IC di Poggio Ballone.

Ad ore 18.52Z avviene invece una conversazione diretta tra Roma-Ciampino e il velivolo Navy 61206.

Ad ore 19.16Z in una conversazione tra Roma controllo e Catania viene citato il velivolo JM169 che viene annotato nel registro dell'IC di Marsala.

Ad ore 19.45Z vi era una conversazione fra un velivolo JM 125 e la sala operativa di Marsala.

Ad ore 20.25Z circa decolla da Sigonella il velivolo AM 210 con missione di intercettazione. Il velivolo rientra su Sigonella intorno alle ore 22.40Z circa. Va rilevato che tale velivolo nulla ha a che vedere con l'ultimo dei tre P-3C di cui alla risposta del Sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz sia per l'orario di decollo da Sigonella sia per la durata del volo (2 ore e 30 c.ca l'AM210, 10 ore e 40 il P-3C). Nei registri di Marsala viene annotato come traccia significativa e l'IC ne annota i contatti radio.

Ad ore 22.22Z da una telefonata intercorsa tra il Capitano dell'A.M. Patroni Griffi capo della sala operativa del 3°ROC di Martina Franca ed il Maresciallo Acampora della sala operativa del 22° CRAM di Licola,

emerge la presenza di un volo militare HC141 che viene correlato con una traccia AJ421.

Infine tre P-3C da ricognizione marittima decollati dalla base aeronavale di Sigonella e rimasti in volo la sera del 27 giugno 1980, di cui alla risposta del Sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz.

Il giudice italiano ha rilevato, tuttavia, che è molto probabile - se non certo - che i traffici sopra elencati non coprano tutta l'attività dei velivoli militari statunitensi. Difatti si deve tenere conto che diversi voli operativi non squoccavano il SIF2 e, a volte, neanche quello di modo 1, ed altri non erano individuabili con il manuale NATO ACP-160 relativo ad Afsouth.

Inoltre occorre tenere conto che diversi velivoli militari non si qualificavano con immediatezza quali

November, Juliet Mike, Uniform o Yankee, bensì con altri nominativi radio che, ad una prima analisi, apparivano come traffici civili. In particolare, le sigle Everec, Mec o Jetstar si sono poi rivelate essere rispettivamente, dei November, Juliet Mike e C141 Starlift ; ma tale qualificazione veniva assunta e comunicata dal pilota solo dopo la richiesta di piano di volo (quasi sempre, in ogni caso, inesaudita) da parte del controllore di Torre di Capodichino.

L'accertata presenza di questi velivoli - i cui voli in massima parte non coincidono con i tempi del disastro - dimostra la continua attività USA, che sarebbe ben strano che si fosse fermata nell'intorno del tempo di caduta del DC9. Attività sulla quale non è stato possibile avere certezza proprio per le strane modalità

di registrazione dei CRAM italiani , che o non inizializzavano i velivoli amici o se li inizializzavano immediatamente ne droppavano le relative tracce. Così che nemmeno nei nostri siti sarebbe mai potuta restare memoria, in termini radaristici di questi voli.

Quel che è certo, è che la quasi totalità dei velivoli militari statunitensi in decollo dalla Navy Line dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino veniva istradata via Sierra Oscar Romeo, corrispondenza al punto di riporto di Sorrento, e Papa November Zulu, corrispondente a Ponza per poi proseguire sull'aerovia Ambra 1 o 14, se i velivoli erano diretti a Nord o Nord-East, o sull'Ambra 13 o 18 se diretti a Sud o Sud-est. Questo qualora non "scorrazzassero" liberamente. Da tener presente che il DC9 nell'ultima fase di volo aveva

dapprima percorso l'Ambra 14 e , poi , si era portato, superata Ponza , sull'Ambra 13.

A5 - Il velivolo AM210

Dopo il disastro - a parte il velivolo che Marsala stava per guidare, con l'azione di Vector Assistance, e che non poteva non essere statunitense - almeno un altro può collegarsi alla AM210 di Marsala. Questa traccia radar è di particolare interesse, perché mostra un'attività aerea di rilievo. Per la NATO si tratta di "velivolo sotto il comando di una task force o di un gruppo navale". Per l'ACP160 è ACLANT, velivolo imbarcato. Sembra decollare da Sigonella alle ore 20.37Z per farvi rientro circa due ore dopo. Compie il periplo della Sicilia. All'altezza di Lampedusa, a bassa quota, effettua una puntata verso Sud in direzione della

Libia perdendo per circa 23' il contatto radar con Marsala.

E' interessante notare come su tale traccia l'IC inserisca continuamente dati di missione e alle 22.05 ed alle 22.06 con azione 34 dia il "Command target on" e il MC, alle 22.15 ed alle 22.25 compia azioni a consolle di Sam. Status (act 44) improprie per Marsala perché dal documento cd "Fagiani" si rileva che tale azioni non erano disponibili per il sito di Marsala.

Inoltre dal tabulato Alert elaborato dagli esperti dell'N.P.C. emergono dati concernenti una missione di intercettazione. In particolare l'Alert "reale" CO significa Command : il sistema informa l'operatore che è tempo di dare un nuovo comando per la condotta dell'intercettazione. In conclusione, il velivolo militare

contrassegnato con NTN AM210 decolla da Sigonella non per effettuare una normale ricognizione, bensì per una specifica missione di intercettazione a Sud di Lampedusa. Per orario e durata della missione non può trattarsi di uno dei tre P-3C di cui alla risposta alla rogatoria fornita dalle competenti Autorità U.S..

B - Presenza di una portaerei nel Tirreno.

Ancorchè ripetutamente esclusa la possibile presenza in questione viene suggerita almeno da due fonti.

Una specifica Commissione di esperti radar ha formulato una perizia sui dati radar e ha rilevato che nell'intervallo temporale 17.30Z - 21.15Z nell'area del Tirreno si manifestava, da parte dei velivoli in volo, una assenza sistematica dei codici di risposta militari SIF2. Tale fatto era talmente anomalo da poter essere spiegato solo con un ordine specifico a diffusione limitata e solo per quell'arco temporale.

Tutto ciò, unitamente alla precisa valutazione dell'attività volativa di quel lasso di tempo, ha indotto i periti a considerare come plausibile e probabile la presenza in zona di una portaerei.

Va anche sottolineato che, a una richiesta dell'Autorità giudiziaria italiana sull'interpretazione dei codici SIF presenti nei tabulati disponibili, esperti della

NATO hanno testualmente riferito "there is evidence of some maritime activity. Such activity as there was appears to have comprised routine patrols and transit flights, and might indicate the presence of an aircraft carrier in the central or western Mediterranean ."

Ciò ha indotto l'Autorità giudiziaria italiana a ritenere, appunto, possibile la presenza di una portaerei nella zona del disastro.

C - I caschi

Dal responsabile dell'RCC del 3° ROC di Martina Franca, tenente colonnello AM Lippolis, si apprese che il medesimo aveva esaminato tra i reperti concentrati all'aeroporto di Boccadifalco un casco, di colore bianco con all'esterno la scritta "John Drake". Le

ricerche compiute dallo stesso Lippolis attraverso una telefonata da Martina Franca a Air South a Bagnoli, accertarono l'effettiva esistenza di un pilota di nome John Drake che decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare. Il fatto veniva collocato, in termini di probabilità, in un non meglio precisato periodo di "qualche tempo" precedente all'incidente di Ustica.

Il casco , a seguito dei trasferimenti dei reperti da Palermo a Napoli , è andato smarrito o con più probabilità è stato fatto sparire.

Le rogatorie sull'argomento sono state inviate dal 14.05.1992 al febbraio 1993, fornendo tutti gli elementi di

cui si era a conoscenza tramite la testimonianza del tenente colonnello Lippolis.

Dopo una prima insufficiente evasiva a giugno del 1992, le autorità statunitensi nell'aprile del 1993 hanno riferito che il Centro di Sicurezza della Marina aveva effettuato una ricerca computerizzata sulla banca dati degli incidenti dell'Aviazione della Marina per il periodo tra il gennaio 1977 fino al marzo 1993. Durante questo periodo si verificarono quattro incidenti che coinvolsero un membro dell'equipaggio con il cognome Drake. Nessuno di questo, però, aveva il nome proprio che iniziasse con la lettera "J", e tutti si verificarono all'interno degli Stati Uniti continentali. Dalla ricerca effettuata nei suoi archivi dal Dipartimento di Sicurezza dell'Aeronautica Militare emergeva che l'Aeronautica

Militare aveva un pilota con il nome John Drake, ma egli non fu coinvolto in nessun incidente aereo, né fu mai assegnato al teatro europeo nel periodo di tempo d'interesse.

L'affermazione che questo casco fosse stato perso durante un incidente aereo dalla Marina si sarebbe dovuta riferire, secondo gli americani ad un incidente precedente il 1977 . In caso contrario si trattava di una semplice congettura.

Sostenevano, altresì, che esistono più tipi di elmetti indossati da persone che non sono membri di equipaggi aerei, ma, senza fotografie dell'elmetto, o senza una dettagliata descrizione, non erano in grado di fornire nessuna ulteriore informazione. Sugerivano, però, di contattare la NATO, che ritenevano in grado di

confermare o smentire l'informazione ottenuta dal "Maggiore Zimmerman o nome simile - dell'Air South".

Tali elementi appaiono insufficienti poiché non coincidono affatto con la originaria spiegazione che il Comando NATO di Bagnoli aveva dato al Colonnello Lippolis e il tentativo di riferirsi per l'eventuale incidente a prima del '77 , appare fuorviante, se non addirittura preclusivo della verità.

Altro casco veniva recuperato nell'estate del 1980 nelle acque antistanti a Capaci. Casco che poi sarà invece rinvenuto presso il 2° Reparto dello SMA tra i materiali e le parti del MIG23 libico trattieneuti da quel reparto per esigenze informative. Attraverso rogatorie inviate dal 14 maggio 1992 al febbraio 1993 il Dipartimento della giustizia USA, sentiti i Dipartimenti per

il Commercio e la Difesa, nel novembre 1992 rispondeva che quel casco era un casco per equipaggio per ponte di volo e si riferiva ad una partita di n. 7450 caschi di colore verde prodotti il 13 dicembre 1977 con il numero di attribuzione: DLA 100-78-C-0416 dalla ditta "Kings Point M.f.g. Co., Inc" 219 Gray Street Fayetteville - NC 28302 del North Caroline, i cui acquirenti risultavano essere la Marina Militare USA, la Guardia Costiera USA ed una non meglio specificata sezione militare spagnola.

Il rinvenimento di questi due caschi, la sparizione del primo e la collocazione del secondo tra i reperti del MIG libico ed i lacunosi accertamenti condotti dallo SMA inducono alla conclusione che quei reperti non "dovevano" essere associati all'incidente ITAVIA,

"dovevano", invece, essere in qualche modo "dimenticati", rendendo pertanto difficile o impossibile la spiegazione della reale provenienza.

Poiché dalle informazioni pervenute è emerso che in quattro incidenti aerei è stato coinvolto un militare di nome Drake è necessario conoscere se uno dei quattro sia avvenuto nel Mediterraneo e, in caso positivo, le generalità complete del Drake presente.

Del resto, nei ponderosi atti dell'inchiesta, è emerso che nel periodo dell'incidente era presente a Bagnoli un pilota di nome Drake (secondo quanto affermato dal colonnello Lippolis , già citato) .

D - Serbatoio

Nel mese di maggio 1992, nel corso della campagna di recupero del DC9 veniva avvistato un serbatoio eiettabile supplementare per carburante o "droppable tank" che presentava i seguenti dati identificativi: Patushin Industries Inc. - Pressurized 300 Gal Fuel - Tank Installation Diagram - Plate 225-48008 - Plate 2662835".

Considerati questi elementi, già dal maggio 1992 fino al dicembre 1997 sono state indirizzate rogatorie alle competenti autorità statunitensi ed anche direttamente mediante una missione Interpol in USA nel luglio 1992.

In risposta, il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti, inizialmente ha riferito di non disporre più' dei relativi records, ma poi, di fronte ad ulteriori notizie

tecniche sul serbatoio, acquisite tramite la missione Interpol, comunicava, soltanto nel luglio 1998, ad istruttoria giudiziaria conclusa che detti serbatoi sarebbero appartenuti ad un velivolo americano del tipo A6-E precipitato il 6 luglio 1981 a largo di Capo Carbonara, a 39°29' Nord - 14°09' E, senza fornire, però, alcun altro dato né sull'evento, né sulla missione ed i componenti dell'equipaggio, né spiegato il perché della notevole distanza esistente tra le acque antistanti Capo Carbonara ed il luogo di rinvenimento del serbatoio (richieste del 30.05.'92 - 21.07.'92- 22.01-'93- 19.05-'93-29.10.'94-0301'94-10.12.'97).

Se questa risposta fosse arrivata prima della chiusura dell'inchiesta molti accertamenti sarebbero potuti fare, interrogando i piloti superstiti ricostruendo la rotta del

velivolo, individuando il luogo ove i serbatoi furono sganciati ricostruendo finanche le ragioni delle macchie rosse sul ventre del serbatoio.

E - Boe acustiche

Durante le operazioni di recupero del relitto del DC9 sono stati rinvenuti alcuni oggetti che sicuramente non erano appartenuti al velivolo. Oggetti che erano stati fotografati diligentemente dal SIOS - Aeronautica nel corso di una missione riservatissima a Boccadifalco, ma sui quali nessun serio accertamento era stato disposto. Nel febbraio del 1992, tramite Interpol venivano richiesti pertanto accertamenti sulla provenienza del materiale ritratto in quelle foto. Mentre i funzionari della Mc Donnell Douglas escludevano che

gli oggetti potessero far parte delle dotazioni interne dell'aeromobile, il Comando della Coast Guard riferiva che gli oggetti di cui alle fotografie dai nr. 5,6,7 e 8 rappresentavano una boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare, boe che venivano normalmente lanciate da un elicottero o da un altro velivolo al fine di segnalare un determinato punto nell'acqua. E' un tipo di boa che può essere utilizzato nelle operazioni di soccorso ad esempio per indicare la zona in cui è affondata la nave oppure nel corso di operazioni militari. Il galleggiante raffigurato nelle foto era stato prodotto dalla "Hermes Electronics Ltd", in Canada. Per quanto concerneva inoltre l'oggetto raffigurato nella fotografia n. 22 veniva rappresentato che non si era stati in grado di identificarlo, anche se M.

Hyde della Sezione Sistemi di Soccorso ed Emergenza, ufficio servizi, Divisione Ricerche e Soccorso, riteneva potesse trattarsi di una parte del sedile di pilotaggio, probabilmente provvisto di paracadute appartenente ad un velivolo militare.

L'ufficio giudiziario italiano, preso atto delle risultanze emerse nel corso degli accertamenti comunicati dall'Interpool dava ulteriore incarico di svolgere ogni utile indagine presso la sede della Hermes Electronics Ltd in Canada produttrice della boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare di cui è cenno nel precedente rapporto.

L'esito degli accertamenti svolti, comunicato con rapporto del 28.05.1992, comprendeva le ricerche eseguite presso gli archivi dell'impresa canadese: in