

**Capitolo XI**  
**Consulenza fonica Umilio – 10.03.90.**

Di fronte a questo documento dell'Ufficio la consulenza di parte degli imputati ufficiali dell'AM, Ballini, Salmè, Giordano e Muti, tutti e quattro in servizio all'epoca del fatto presso il CRAM di Marsala. Questo incarico era stato affidato il 21.10.89, in occasione dell'incarico peritale, a certo Umilio Angelo, la cui relazione viene depositata il 10 marzo 90.

Tale relazione appare immediatamente superiore a quella d'Ufficio. Innanzi tutto non si limita al testo della trascrizione. Si apre con una corposa relazione di quattordici pagine con capitoli e paragrafi, i cui titoli sono già di per sè significativi della preparazione e della cura di colui che la redige. Tra gli altri il capitolo 2 "Esecuzione dell'incarico" con i seguenti paragrafi: a. controllo delle bobine, b. identificazione dei canali, c. segnale orario, d. esecuzione delle copie e trascrizione, e corrispondenza degli orari. Il capitolo 4 "Valutazione sommaria degli eventi" diviso nei paragrafi seguenti: a. Roma, b. Palermo, c. Marsala. Il capitolo 5 "Il volo IH870 dal punto di vista di Marsala". Il capitolo 6 esclusivamente dedicato alla "Analisi delle trascrizioni del canale 22 di Marsala" che affronta la questione cd. del TST del MiG, che era nata a seguito del deposito, il 25 gennaio 90, della perizia di Ufficio e su cui ci si dovrà soffermare in esito a questo capitolo.

Oltre il corpo della relazione ben 16 allegati. E cioè: A. i sistemi di registrazione delle comunicazioni TBT e telefoniche; B. dati della tabella di corrispondenza canali reperita presso il CRAV di Roma; C. elenco generale dei canali registrati; D. elenco alfabetico della codifica degli interlocutori usato nelle trascrizioni; E. cronologia essenziale tra le h.18.46Z e le h.19.18Z; F. nota per la corretta lettura delle trascrizioni; G. terminologia professionale e gergo; H. fotocopia etichetta bobina Roma I; I. fotocopia etichetta bobina Roma VI; L. fotocopia etichetta bobina Roma VII; M. fotocopia etichetta bobina Marsala; N. fotocopia etichetta bobina Palermo; O. Carta geografica d'Italia con "Radar Assistenza. Tugrit Service" - per la prima volta con le aree di competenza dei CRAM, Puma, Pedro, Pioppo, Bracco, Quercia, Fungo, Barca, Volpe, Moro, Campo; P. carta geografica del Mediterraneo con Search and Rescue Plan o Piano di Ricerca e Soccorso; Q. The Radiotelephony Spelling Alphabet con quadro delle lettere, delle parole e della pronuncia approssimativa nella convenzione fonetica internazionale e nella rappresentazione alfabetica latina con sottolineatura delle sillabe da enfatizzare; R. Trasmissione dei numeri.

E al termine due grafici: il primo dedicato alla "registrazione su arrivo linea" e il secondo alla "registrazione su consolle".

In effetti tutte le parti di questo documento appaiono d'interesse, ma tra le altre meritano d'essere riportate quelle dedicate alla valutazione degli

eventi, al volo del DC9 dal punto di vista di Marsala e da ultimo quelle dedicate all'analisi del canale 22 di Marsala, che consente di affrontare il discorso cd. del TST del MiG.

Così la valutazione sommaria degli eventi (Cap.4). "Un'analisi complessiva della successione degli eventi, così come risulta dalle trascrizioni, consente di schematizzare gli accadimenti tra le ore 18.30Z e le ore 20.00Z del giorno 27 giugno 80 come segue:

a. Roma. Roma ACC ritiene di aver perduto il contatto radio con il DC9 Itavia (volo IH870). Fatte alcune rapide indagini presso Palermo e Marsala, ipotizza un'avaria radio dell'aeromobile e, avvalendosi della collaborazione di Palermo TWR/APP e di alcuni aeromobili in volo tenta ripetutamente di ristabilire il collegamento radio con l'aeromobile. Visti vani i tentativi, decide di avviare le operazioni di ricerca e soccorso.

b. Palermo. Palermo TWR/APP, venuto a conoscenza da Roma ACC della perdita del collegamento radio, inizialmente su suggerimento di Roma e poi in maniera autonoma, effettua ripetute chiamate all'Itavia 870 utilizzando tutte le frequenze radio disponibili. Contemporaneamente chiede al CRAM di Marsala ed alla Torre dell'Aeroporto di Catania di utilizzare i radar a loro disposizione per ricercare l'eventuale presenza del DC9 Itavia. Intanto provvede a porre in preallarme i sistemi di ricerca e soccorso in mare che, successivamente ed in coordinamento con Roma ACC, fa uscire in ricerca alla volta di Ustica.

c. Marsala. Il Centro Radar di Marsala stava operando in normale routine, predisponendosi ad iniziare l'esercitazione Synadex prevista per le 19.00Z. Roma e Palermo comunicano contemporaneamente a Marsala che non si riesce più a stabilire il collegamento radio con il volo Itavia 870 e chiedono di verificare con il radar se è possibile individuarlo conoscendone la probabile posizione. Marsala non è a conoscenza del volo né lo vede sugli schermi radar. Procedono i coordinamenti con Siracusa e Martina Franca (Sasso) per avviare l'esercitazione mentre Roma e Palermo reiterano richieste di eventuale avvistamento radar del DC9. Alle 19.23Z, Martina Franca e Marsala si accordano per annullare la Synadex in considerazione della situazione di emergenza in atto e Marsala si dedica alla collaborazione con gli Enti del soccorso.

Così il volo IH 870 dal punto di vista di Marsala (Cap.5). Il sistema della Difesa Aerea – spiega il consulente di parte, con competenza professionale - ha il compito, tra l'altro, di identificare tutti gli aeromobili in volo nello spazio aereo sovrastante il territorio nazionale italiano. Quando si tratta, come nel caso dell'IH870, di voli di linea, le informazioni per l'identificazione vengono assunte, da parte del CRAM entro la cui area

di giurisdizione ha origine il volo, direttamente presso l'aeroporto di partenza o presso il centro di controllo che ha giurisdizione sullo spazio aereo al di sotto del quale è ubicato l'aeroporto stesso. Nel caso dell'Itavia il CRAM di giurisdizione era quello di Poggio Ballone (Barca in radiotelefonica).

Per le ragioni esposte, Marsala non era a conoscenza del volo Itavia, sul piano operativo, perché lo stesso non rientrava nella sua competenza (pag. Mar. 40 h.19.28). Lo avrebbe conosciuto se Poggio Ballone gli avesse trasferito i dati relativi alla traccia identificata come AG266 (pag. Mar. 20). Dopo aver appreso le notizie relative all'IH870, verosimilmente Marsala ha riconsiderato quelle tracce che aveva in qualche modo osservato e l'unico volo che ritiene (erroneamente) correlabile al fatto è quello che era stato visto percorrere l'aerovia Ambra 18 (IH870 ha percorso l'Ambra 13; nde). A tal proposito assume informazioni presso Roma e Palermo appurando che in effetti si trattava del volo BM330, atterrato a Palermo (pag. Mar. 18 h.19.42 e MAR 26 h.19.43). Nel corso di varie conversazioni telefoniche Marsala afferma di non aver mai controllato il volo Itavia 870 (pag. Mar. 20 h.19.47, Mar. 24 h.19.33, Mar. 53 - 54 h.19.23, Mar. 55 h.19.30, Mar. 58-59 h.19.59).

Ci sembra emblematico il comportamento dell'operatore che sostiene le conversazioni delle pagine Mar. 37 e 38 a suffragio della convinzione che Marsala era totalmente ignara della sciagura e della fase del volo dell'Itavia che immediatamente la precede:

h.19.13Z - L'operatore riceve da Palermo la comunicazione che Roma ha perso contatto radio con l'IH870. Effettua il controllo di quota su una traccia che osserva sull'Ambra 13 Alfa in quel momento ma, proprio per ragioni di incompatibilità di quota, appura che non si tratta dell'Itavia. Palermo gli raccomanda di porre particolare attenzione a tracce associabili a quel volo.

h.19.15Z - L'operatore è alle prese con la normale routine operativa; improvvisamente interrompe il proprio interlocutore, chiama Palermo per comunicargli che ritiene di aver udito in frequenza l'Itavia, salvo a scoprire che in effetti erano le chiamate all'aria di Palermo.

Oltre ai fatti citati, riteniamo – e qui il consulente trae delle conclusioni in pro degli imputati – che vada espressamente rilevato che il tono generale di tutte le conversazioni ascoltate e trascritte rientra nella più assoluta normalità ed anzi è forse in sottotono. In nessuna conversazione di nessun tipo può essere rilevato il sia pur minimo margine di apprensione in relazione al fatto che lentamente prende corpo l'ipotesi di un disastro, e meno che mai il fatto che tale ipotesi possa essere correlata ad accadimenti osservati con l'ausilio del radar.

In altri termini: tra le h.18.30Z e le h.20.00Z presso il Centro Radar di Marsala si operava nella condizione della più piatta normalità e la stessa Synadex era in preparazione ma con un andazzo del tipo “stiamo calmi,...non c’è fretta.”.

Così l’analisi delle trascrizioni del canale 22 di Marsala (Cap.6). “Gli avvenimenti e le notizie diffuse a mezzo stampa nei giorni appena trascorsi mi inducono a ritenere opportuno dedicare spazio ad un’analisi particolare del contenuto del canale 22 di Marsala.

Per compito d’istituto, i controllori della Difesa Aerea devono identificare in maniera inequivoca, le tracce radar che compaiono nell’area di competenza di ciascun sito. A tale scopo, ogni traccia viene classificata con un particolare codice alfanumerico (si vedano le comunicazioni delle pagine Mar. 8 e seguenti). A parte, ma contestualmente, vengono specificate le caratteristiche di ciascuna traccia in termini di posizione spaziale, tipo di aeromobile, rotta seguita, velocità e SIF (il SIF è definito nella pubblicazione AIS-RSI” dell’AM come Dispositivo Selettivo per l’Identificazione).

Posizione, identificazione e caratteristiche di ciascuna traccia possono essere presentate agli operatori sia in maniera automatizzata che con procedure cosiddette manuali. Quando è in funzione il sistema automatico il controllore osserva sullo schermo radar la traccia con la relativa classificazione alfanumerica; su un display a parte può controllarne le caratteristiche. Quando tale sistema non è operante viene attivata la procedura manuale.

In questo caso un operatore riceve, via telefono (filo) i dati relativi all’identificazione delle tracce che egli riporta manualmente su un tabellone chiamato display board (D.B.) nella corretta posizione spaziale rispetto al centro radar. L’immagine del D.B. viene presentata agli operatori attraverso un sistema TVCC (TV a circuito chiuso). Parallelamente un operatore provvede ad inserire, da un terminale apposito, i dati corrispondenti alle tracce del D.B. che vanno in presentazione ai controllori su un’apposita Tabella Specificazione Tracce (TST).

E’ noto che alle ore 19.00Z doveva avere inizio l’esercitazione denominata Synadex che, a scopo addestrativo, prevedeva la presentazione di tracce fittizie agli operatori da addestrare. Questa esercitazione avrebbe coinvolto i Centri Radar di Marsala (Moro), di Siracusa (Campo) e del 3° SOC di Martina Franca (Sasso).

Intorno alle 18.30Z Siracusa era “fuori” ovvero non era operativa (verosimilmente la comunicazione di pag. MAR 28 h.18.30 deve essere

inquadrata in questa ottica, ed allora qui è Marsala che chiede a Siracusa se è “rientrato” ovvero se è tornato operativo).

Alle h.18.34.54 (pag. Mar. 50) l’interlocutore è Siracusa che, in codice, sta probabilmente comunicando che è in fase di “rientro”.

Alle h.18.42 (pag. Mar 51) l’interlocutore è Sasso cui Marsala chiede se deve produrre un messaggio per ciò che deve fare alle nove (Synadex n.d.e.).

Alle h.18.58 (1°) l’interlocutore più ovvio è Siracusa ed il senso della sua richiesta è: Quando inizieremo l’esercitazione, e quindi ti passerò il traffico fittizio, a chi dovrò passare il traffico reale?

Alle h.18.58 (2°) l’interlocutore è Sasso cui Marsala comunica che “l’amico mio” (Siracusa; nde) passerà con lui alle nove (21.00 = 19.00/Z).

Alle h.18.58 (3°) l’interlocutore è Siracusa, che Marsala invita a prendere accordi direttamente con Sasso.

Alle h.19.00 l’interlocutore è Siracusa ed il senso della richiesta è: Durante l’esercitazione e per gli scopi di questa, dobbiamo attivare il sistema TST? Ci eserciteremo anche con il TST?

---pausa---

Marsala non afferra compiutamente il senso della richiesta perché ripete a Siracusa che dovrà operare con Sasso; Siracusa ribatte e precisa esplicitamente: Ho capito che dovrò operare con Sasso per il traffico reale, ma la mia domanda era un’altra e cioè: in ambito esercitazione che devo fare con te? Useremo il TST? Useremo il TST per l’ex (exercitation)? Ecco perché: “il TST per l’ex lo mettiamo?”.

Alle h.19.03 l’operatore di Marsala, documentatosi, riferisce ed il senso è: No, non useremo il TST per l’esercitazione.

Alle h.19.07 l’interlocutore è Siracusa che è evidentemente pronta ad iniziare la Synadex.

Alle h.19.09 ed alle h.19.10 gli interlocutori possibili sono Sasso e Siracusa ma non abbiamo elementi per affermarne la certezza.

Alle h.19.12 gli interlocutori possibili sono ancora Sasso e Siracusa cui Marsala chiede di far mettere qualcuno al teller per la comunicazione delle tracce per il sistema TST.

Il teller è la linea di trasmissione dati per il TST.

Alle h.19.23 l’interlocutore è Sasso perché Patroni Griffi era in servizio presso questo ente mentre Ballini era in servizio a Marsala.

Alle 19.26 i probabili interlocutori sono Siracusa in corrispondenza di AAAA e Marsala in corrispondenza di BBBB.

Ci pare fin troppo evidente che, considerato e compreso il contesto ed il significato dei termini usati, l’espressione: “il TST del MiG lo mettiamo?” non ha alcun senso logico dal punto di vista lessicale, nè trova

riscontro dal punto di vista operativo e pertanto non può avere avuto ragione di essere stata pronunciata in quella sede.”

Infine le conclusioni che prendono le mosse da quest’ultima dissertazione e che sono ovviamente in favore delle parti tutelate.

“Ci riesce estremamente difficile immaginare che dei professionisti, intenti comunque a svolgere un compito complesso, finalizzato espressamente alla individuazione di tracce ostili possano da un lato occultare tale avvistamento e dall’altro comportarsi, prima, durante e dopo il fatto, con la naturalezza che traspare in tutte le conversazioni che abbiamo avuto modo di ascoltare.” (v. relazione di parte imputata redatta in data 5 marzo 90 da Umilio Angelo).

Certo colpiscono le differenze tra il documento d’Ufficio e quello di parte, colpisce la sproporzione tra il sapere dei periti d’Ufficio e quello posseduto dal perito di parte. E tale schiacciante superiorità, già emersa in occasione della perizia tecnica, induceva a riflettere su quali fossero le persone e le entità in possesso dei patrimoni di sapere tecnico, che tanto caratterizza ogni aspetto delle indagini di questo processo.

Nel caso di specie il consulente appariva un *quisque de populo*, dotato certamente di somme cognizioni tecniche, ma nulla più. L’imputato può scegliere i suoi consulenti ovunque e buon per lui se il suo consulente sovrasta per sapere quello del giudice.

Ma già dal tempo del deposito della consulenza, dovevano sorgere interessi intorno alla figura del consulente, giacchè in allegato a quel documento apparivano degli atti, negli allegati O, P e i grafici 1 e 2 - che improbabilmente potevano trovarsi nelle mani di un privato o di un dipendente di amministrazioni civili.

Solo però nel 92, in occasione di esame delegato alla PG di personale AM in servizio all’aeroporto di Grosseto all’epoca del disastro, emergeva del tutto casualmente che quell’Umilio Angelo era stato in servizio presso la base di Grosseto al tempo dell’evento, con il grado di capitano dell’AM e con le mansioni di capo nucleo torre di avvicinamento.

Emergeva così la ragione della specifica preparazione dell’Umilio e si accertava che anche in questa perizia era avvenuto quanto già successo nella perizia tecnica e cioè che gli imputati dell’AM avevano nominato consulenti in servizio o che lo erano stati presso l’AM, come nel caso di Umilio che all’epoca in cui fu sentito era già transitato nei ruoli civili ed espletava, presso il Centro Regionale di Assistenza al Volo di Roma-Ciampino, mansioni di controllore radar.

In effetti ad inizio dell’esame di questo Ufficio egli dichiarava di essere l’Umilio Angelo nominato nell’ottobre dell’89 dalla difesa di quel

gruppo di ufficiali dell'AM, in servizio a Marsala, nella perizia di trascrizione in questione. L'inquirente veniva così vincolato ad escutere lui come gli altri consulenti di parte solo su fatti e circostanze sino alla nomina e comunque non conosciuti per ragioni dell'incarico.

Si ripeteva perciò quanto avvenuto nella perizia tecnica e quanto avverrà in successivi incarichi. Le difese cioè non solo in questo modo si assicuravano gli elementi più preziosi, gli ufficiali dell'AM più preparati nei singoli campi, determinando così il prevalente valore delle perizie di parte su quelle di Ufficio - ma fin qui nulla di vietato a norma del codice, anche se regole di deontologia della Pubblica Amministrazione, cui appartenevano gli imputati e che di conseguenza poteva essere l'oggetto di rilievi anche se di natura diversa da quella penale, avrebbero dovuto imporre scelte diverse - ma venivano ad impedire testimonianze altrettanto preziose di ufficiali che a qualsiasi titolo erano venuti in possesso di notizie sull'evento e le sue conseguenze, come coloro che di certo ne erano venuti a conoscenza diretta ed immediata dopo l'evento o ne erano venuti a conoscenza per avere ausiliato nelle varie indagini tecniche l'Ufficio inquirente.

\* \* \* \* \*