



*Il Presidente
del Consiglio dei Ministri*

N. USG/2.SP/810/229

Roma, 3 luglio 1997

Illustre Ambasciatore,

il Parlamento ha testè concesso un'ulteriore proroga all'Autorità Giudiziaria Italiana che da tempo indaga sulla vicenda dell'esplosione del DC 9 ITAVIA, avvenuta la sera del 27 giugno 1980 nei cieli di Ustica, anche per consentirle di sviluppare alcuni importanti spunti investigativi emersi negli ultimi tempi per i quali si rendono necessari ulteriori approfondimenti.

Il Governo italiano e la stessa Magistratura sono ben consci che la progressione registrata, nel tempo, nell'attività investigativa è una conseguenza dell'impegno e della disponibilità assicurati da Lei, in ogni circostanza, attraverso una collaborazione fattiva ed operosa.

L'opinione pubblica italiana, che segue con particolare interesse lo sviluppo degli eventi, è, tuttavia, convinta che ulteriori progressi possano essere realizzati e che il reale svolgimento dei fatti possa essere ricostruito solo conoscendo il vero significato di taluni eventi registrati e analizzando gli eventi stessi.

Lo stesso giudice PRIORE, il quale ha sempre apprezzato ed esaltato la preziosa collaborazione offertagli dalla NATO, ha sottolineato, ancora una volta, in una Sua recentissima nota del 30.6.1997, l'esigenza imprescindibile di ulteriori sforzi da parte della stessa Organizzazione per chiarire aspetti che ritiene e giudica di primaria importanza e indispensabili per il prosieguo della sua inchiesta.

Detti elementi sono riepilogati nell'appunto allegato.

Sottopongo tale richiesta alla Sua particolare attenzione, certo che garantirà, nelle sedi competenti, il Suo autorevole sostegno al fermo intendimento, più volte manifestato dal Governo italiano, di rimuovere ogni possibile ostacolo che possa agevolare l'attività della magistratura italiana.

La ringrazio, Signor Segretario Generale, per la Sua cortese disponibilità e cortesia, certo del Suo impegno e della Sua comprensione.

Le rinnovo, nella circostanza, i miei migliori saluti.

Con molte ammirazioni

Al Segretario Generale della NATO
Dr. Javer SOLANA
BRUXELLES

Proavvel

NEN	SIE 1	SIE 2	SIE 3
LL426	03	0306	
AJ024	03		0733
LG475	62		1500
LG113	01		1020
LE200	01		1020
LG521	10	1000	1022
AA464	73		4200
LL464	00	7777	4200
LE206	10		1022
			4300
AA423	20		
LL063	53	5345	
LL457	03		0164
GA421	03		0164
LL013	03		0164
LG054	02		
AJ420		5346	6511
AM210	32		5100
AJ412	53		5353
AM015	01	4012	6517
AJ042	50		0136

Richieste:

a) PRINCIPALE:

Messa a disposizione dei necessari
codici per la decodificazione

b) IN SUBORDINE:

Messa a disposizione delle risultanze,
previa decodificazione effettuata dal-
la NATO

SEQUENZIATURA TEMPORALE DELLE 21 TRACCE "KNW" E "UN-KNW" SHAPE GLONS

"INTERIM REPORT" DATATO 1° OTTOBRE 1997

(AGGIORNAMENTO : AL 18 NOV 2010)

O R A R I O : "Z U L U" (AREA/ZONA DETEZIONE)	TRACCIA	RADAR	KNOWN	UN-KNOWN	VELIVOLO	RISCONTRO
17.00						
-----	LL 426	PB	KNW		SOUTH REGION EX / BRITISH SUP COMM.	PAG. ?
17.44.25 / 18.14.155 (TUNISIA / CAGLIARI)	AJ 024	MS	KNW		BRITISH SUPPPORT COMMAND A/C	PAG. 3193 / 3245 / 3252
18.00						
18.16.00 / 18.34.00 (PIEMONTE/CIRVIA/RIMINI)	LG 113	MR	KNW		BRITISH STRIKE COMMAND A/C	PAG. 3193
18.16.00 / 18.34.00 (PIACENZA/CERVIA/RIMINI)	LE 200	PR	KNW		BRITISH STRIKE COMMAND A/C	PAG. 3193 / 3196 / 3229 3230
18.17.00 / ----- (NOVARA)	LG 475	MR	KNW		5 [^] ATAF A/D A/C EXERCISE	PAG. 3193
18.18.00 / ----- (20 NM N/E GROSSETO)	LL 063	PB	KNW		BRITISH STRIKE COMMAND A/C	PG. 3196 / 3229 / 3230 3638
18.18.46 / ----- (ELBA / ARGENTARIO)	LL 013	PB	KNW		SOUTH REGION EX / BRITISH SUP COMM.	PAG. 3195 / 3196 (VDS LL 457)
18.19.14 / 18.51.19 (ROMAGNA / VENETO)	LG 521	MR	KNW		BRITISH STRIKE COMMAND A/C	PAG. 3194 (VDS LE 206 / LE 207 PR)
18.19.14 / 19.20.37 (VENETO / ROMAGNA)	LE 206	PR	KNW		BRITISH STRIKE COMMAND A/C	PAG. 3914
18.19.26 / 19.51.19 (VENETO / ROMAGNA)	LE 206	PR		UN - KNW	?	PAG. ? (VDS PRECEDENTE)
18.17.12 / 18.39.00 (FIRENZE / SIENA)	AA 464	PB		UN - KNW EMERGENCY	2 TF 104 GROSSETO	PAG. 2903 / 3194 / 3197 3198 / 3227 / 3228 / 3424 (VDS SEGUENTE)
18.26.00 / 18.33.00 (FIRENZE / SIENA)	LL 464	PB		UN - KNW	2 TF 104 GROSSETO	PAG. 3194 / 3225 / 3229 3230 / 3422 / 3424 / 3432
19.00						
19.05.00 / 19.18.00 (CORSICA/MONTECARLO/FR)	LG 457	MR	KNW		SOUTH REGION EX / BRITISH SUP COMM.	PAG. 3195 / 3579 / 3634 3638
19.19.253 / 19.22.293 (?)	AJ 042	MS		UN - KNW	?	PAG. 3443 / TRACCIA "SIM" CONTESTO "SYNADEX"
19.20.00 / 19.27.00 ((TERRITORIO FRANCESE)	GA 421	SITO FRANCESE	KNW		SOUTH REGION EX / BRITISH SUP COMM.	PAG. 3195 / 3579 / 3634 (VDS LG 456) 3642
20.00						
20.37.079 / 22.27.140 (N/O SICILIA / HAMMAMET)	AM 210	MS	KNW		COMM /CONTROL NAVAL TASK FORCE	PAG. 3257 / 3258 / 3262 3440
20.56.218 / ----- (A-1 CALABRIA / SICILIA /C. CARBONARA)	AJ 420	MS	KNW		AFSOUTH AIRCRAFT	PAG. 3257 / 3263 / 3440 3638
----- / ----- (MARSIGLIA / SARDEGNA)	AA 423	PB	KNW		BRITISH STRIKE COMMAND A/C	PAG. 3195 (400 KM OFF/ CORSICA NORD) - 2.700 KM/H & HD190°/270°
	LG 054	-----	-----	UN - KNW	?	PAG. ?
	AJ 412	MS	KNW		AFSOUTH AIRCRAFT	PAG. ?
21.16.021 / 21.49.061 TUNISI / MALTA / JONIO	AJ 042	MS		UN - KNW	?	PAG. 3264 "Z O M B I E" (CONFRONTO PRECEDENTE)
22.52.572 / 23.16.131	AM 215	MS ?	KNW		BRITISH STRIKE COMMAND A/C	PAG. 3266 XT/LICOLA AJ 015

Nota esplicativa

Di fronte alla valanga mediatica che, anche in occasione del trentennale del disastro aereo, ha pesantemente insistito sulla certezza dello svolgimento di uno scontro aereo nei cieli di Ustica tra velivoli Nato e velivoli nascosti sotto il DC 9 I-TIGI, si è ritenuto necessario approfondire la conoscenza della situazione del "cielo radar" su Ustica, la sera del 27 giugno 1980.

Dallo specifico confronto tra quanto richiesto dal G.I. Priore con rogatoria internazionale del luglio 1997 e quanto risposto, nell'ottobre 1997, dalla NATO, è risultato che il Quartier Generale dell'Alleanza, in ordine a 21 tracce per le quali il G.I. aveva richiesto una decodificazione di appartenenza di velivoli ai vari Paesi NATO, aveva fornito i seguenti elementi:

- 17 delle 21 tracce sono state riconosciute e attribuite a velivoli di reparti operativi della NATO, con orari ed aree interessate non riconducibili al disastro aereo;

- le rimanenti 4 non sono state identificate come appartenenti a velivoli NATO, in quanto:

- 2 appartenevano a velivoli realmente in volo contemporaneamente al DC 9 ITAVIA. Esse comunque erano state identificate dallo stesso Giudice Priore quali appartenenti ai due velivoli TF 104 (aerei di addestramento non armati dell'Aeronautica militare italiana, non catalogati tra i reparti operativi dell'Alleanza) che, al momento esatto del disastro, erano già atterrati nella base di Grosseto, rispettivamente 25 e 15 minuti prima. Peraltro, tali velivoli sono stati contemporaneamente individuati dai radar civili dell'ATCAS di Ciampino;
- una risultava essere una traccia "sintetica-simulata" prodotta in esercitazione SYNADEX attivata presso il radar di Marsala per scopi addestrativi degli operatori radar dello stesso sito.

Circa la quarta, la LG 054, che sarebbe stata rilevata dal radar di Mortara (Piemonte) e non identificata dalla NATO, è opportuno precisare che:

- il radar di Mortara è posizionato a circa 850 km di distanza dallo spazio aereo di Ustica;

- il presumibile orario di rilevamento radar, in relazione alla sequenza numerica di altri rilevamenti di tracce radar di tale sito, è collocabile dopo le ore 20,00 zulu (22,00 locali) quando il disastro si era già verificato (19,00 zulu, 21 locali), vale a dire ben un'ora prima.

Questa traccia, benché presente nella rogatoria inoltrata dal Giudice Priore alla NATO, non risulta comunque riportata successivamente né nell'ordinanza-sentenza, né nella requisitoria dei PM. Peraltro la medesima non risulta essere stata trattata o esaminata dai collegi peritali radaristica d'ufficio.