

STRAGE DI USTICA
RAPPORTO FINALE SULLE POSSIBILI IDENTIFICAZIONI
DELLE TRACCE RADAR

PREMESSA

1. ALLA FINE DI SETTEMBRE 1997, LA NATO HA INOLTROATO ALLE AUTORITA' ITALIANE UN RAPPORTO INTITOLATO "STRAGE DI USTICA - RAPPORTO PROVVISORIO SULLE POSSIBILI IDENTIFICAZIONI DELLE TRACCE RADAR." TALE RAPPORTO SPIEGAVA BREVEMENTE CHE LA NATO AVEVA UTILIZZATO DEI LIBRI DI CODICI, VALIDI AL MOMENTO DELL'INCIDENTE E FORNITI ALLA NATO DALLE AUTORITA' ITALIANE, AL FINE DI IDENTIFICARE ALCUNI AEREI MILITARI LE CUI TRACCE SONO STATE REGistrate NELL'AREA DEL MARE TIRRENO IL GIORNO DELL'INCIDENTE. IL RAPPORTO PRECISAVA POI ALCUNE POSSIBILI IDENTIFICAZIONI E SPIEGAVA LE RAGIONI PER LE QUALI NON FOSSE POSSIBILE FORNIRE DEI RISULTATI PIU' PRECISI. IL RAPPORTO FACEVA STATO ANCHE DELL'AZIONE INTRAPRESA DALLA NATO PER SVOLGERE UNA ULTERIORE RICERCA PER TROVARE DEI DOCUMENTI SUSCETTIBILI DI CONSENTIRE ALLA NATO DI CONFERMARE, OPPURE DI FORNIRE PIU' DETTAGLI SU ALCUNE IDENTIFICAZIONI ALLO SCOPO DI PRESENTARE UN RAPPORTO FINALE ENTRO OTTOBRE 1997.

IDENTIFICAZIONE

2. LA NATO HA EFFETTUATO DELLE INDAGINI PRESSO TUTTI I QUARTIERI GENERALI NATO INTERESSATI PER DETERMINARE SE ESISTONO TUTTORA DEI LIBRI DI CODICI VALIDI AL MOMENTO DELLA STRAGE DI USTICA. SI SPERAVA CHE TALI DOCUMENTI, SE DISPONIBILI, FORNIREBBERO QUALCHE CONFERMA DELLE IDENTITA' DEGLI AEREI CHE SEMBRAVANO ESSERE ORIGINATI AL DI FUORI DELL'AREA DI AFSOUTH. DURANTE GLI ANNI INTERCORSI, PERO', TUTTI QUESTI DOCUMENTI, PURTROPPO, SONO STATI DISTRUTTI. LA DISTRUZIONE DI TALI DOCUMENTI ERA PERFETTAMENTE CONFORME ALLA PRASSI CORRENTE E COSTITUISCE, QUINDI, LA PROVA CHE LE PROCEDURE NORMALI SONO STATE SEGUITE; INFATTI, IL PERSONALE NON AVEVA NESSUN MOTIVO DI FARE ALTRIMENTI. LA NATO PRESUME CHE SE TALI LIBRI DI CODICI ESISTONO ANCORA IN ITALIA, QUESTO E' DOVUTO AL FATTO CHE SONO STATI SEQUESTRA TI DALLE AUTORITA' ITALIANE RESPONSABILI DELL'ISTRUTTORIA.

3. LA NATO, QUINDI, NON E' IN GRADO, PURTROPPO, DI FORNIRE ULTERIORI DATI SULL'IDENTITA' DELLE TRACCE SEGNALATE DALLE AUTORITA' ITALIANE. LE IDENTIFICAZIONI PROVVISORIE FORNITE NEL RAPPORTO PROVVISORIO RIMANGONO VALIDE E LA NATO NON SAREBBE IN GRADO DI FORNIRE ULTERIORI DATI A TALE RIGUARDO. TALI IDENTIFICAZIONI VENGONO RIPORTATE NELLA TABELLA 1.

TABELLA 1. POSSIBILI IDENTIFICAZIONI DELLE TRACCE

NUMERO TRACCIA ASSEGNATO DALLA NATO	IDENTIFICAZIONI POSSIBILE
LL 426	TRAFFICO ESERCITATIVO NELLA REGIONE SUD OPPURE UN AEREO DEL COMANDO DI SOSTEGNO BRITANNICO
AJ 024	AEREO DEL COMANDO DI SOSTEGNO BRITANNICO
LG 475	5 ATAF AD AEREO IN ESERCITAZIONE
LG 113 LE 200 LG 521	AEREO DEL COMANDO D'ATTACCO BRITANNICO
AA 464	EMERGENZA NON PRECISATO
LL 464	NON PRECISATO
LE 206	AEREO DEL COMANDO D'ATTACCO BRITANNICO
LE 206	NON PRECISATO

AA 423 AEREO DEL COMMANDO D'ATTACCO BRITANNICO
LL 063 AEREO APPARTENENTE A AFSOUTH
LL 457
GA 421 TRAFFICO ESERCITATIVO NELLA REGIONE SUD O AEREO DEL
LL 013 COMMANDO D'ATTACCO BRITANNICO
LG 053 NON PRECISATO
AJ 420 AEREO APPARTENENTE A AFSOUTH
AM 210 AEREO SOTTO IL COMMANDO E CONTROLLO DI UN GRUPPO NAVALE
O DI UN TASK FORCE NAVALE
AJ 412 AEREO APPARTENENTE A AFSOUTH
AM 015 AEREO DEL COMMANDO D'ATTACCO BRITANNICO
AJ 042 NON PRECISATO

CONCLUSIONE

4. LE IDENTIFICAZIONI FORNITE ALLE AUTORITA' ITALIANE DEVONO NECESSARIAMENTE ESSERE CONSIDERATE DI NATURA PROVVISORIA. I SOLI LIBRI DI CODICI NON PERMETTONO DI PRECISARE SENZA EQUIVOCO LE IDENTITA' DELLE TRACCE RADAR. ANCHE SE FOSSERO DISPONIBILI ALTRI LIBRI DI CODICI PROVENIENTI DA ALTRI COMMANDI NATO, NON C'E' NESSUNA GARANZIA CHE LA NATO SAREBBE STATA IN GRADO DI IDENTIFICARE GLI AEREI CON UNA CERTEZZA ASSOLUTA; INFATTI, AVREBBE DOVUTO POTER DISPORRE DI ULTERIORI INFORMAZIONI, QUALI I DATI SUI RELATIVI PIANI DI VOLO NONCHE' I LOG BOOKS DELLE AGENZIE DI CONTROLLO DEL T.A. E DELLE UNITA' DI RADAR MILITARI DELLA D.A. POICHE' TALI FONTI DI INFORMAZIONI NON SONO DISPONIBILI ALLA NATO, L'ALLEANZA NON E', QUINDI, IN GRADO DI FORNIRE DELLE IDENTIFICAZIONI PRECISE.

NATO UNCLASSIFIED

USTICA INCIDENT - FINAL REPORT ON THE POSSIBLE IDENTIFICATION OF
RADAR TRACKS

Introduction.

1. At the end of September 1997, NATO forwarded a report entitled 'Ustica Incident - Interim Report on the Possible Identifications of Radar Tracks' to the Italian authorities. This report explained briefly that NATO had used code books, valid at the time of the Incident and supplied to NATO by the Italian authorities, in an attempt to identify some military aircraft whose tracks were recorded in the area of the Tyrrhenian Sea on the day of the Incident. The report went on to detail some possible identifications, and to explain the reasons why more definite results were not possible. The report also stated NATO's undertaking to carry out a further search for documents which might enable NATO to confirm or expand on some of the identifications and produce a Final Report by the end of October 1997.

Identification.

2. NATO has investigated, through all the relevant NATO HQs, whether any valid code books have survived from the time of the Ustica Incident. It was hoped that these documents, if available, would provide some confirmation of the identifications of aircraft that appeared to have originated outside AFSOUTH. Unfortunately, however, all such documents have been destroyed in the intervening years. This destruction was entirely routine, and indicates that normal procedure was followed; the staff had no reason to do otherwise. NATO understands that the code books that survived in Italy did so only because they were impounded by the Italian investigating authorities.

3. Regrettably, therefore, NATO is unable to provide any further identification information on the tracks provided by the Italian authorities. The tentative identifications provided in the Interim Report remain valid and are as complete as NATO is capable of making them. They are reproduced at Table 1.

Table 1. Possible Identification of Tracks.

NATO Track Number	POSSIBLE IDENTIFICATION
LL 426	Either Southern Region (SR) Exercise Traffic or a British Support Command aircraft
AJ 024	A British Support Command aircraft
LG 475	5 ATAF AD aircraft on exercise
LG 113 LE 200 LG 521	British Strike Command aircraft
AA 464	Unknown Emergency
LL 464	Unknown
LE 206	British Strike Command aircraft
LE 206	Unknown
AA 423	British Strike Command aircraft
LL 063	Aircraft belonging to Allied Forces Southern Europe (AFSOUTH)
LL 457 GA 421 LL 013	Either SR Exercise Traffic or a British Support Command aircraft

NATO UNCLASSIFIED

NATO UNCLASSIFIED

NATO Track Number	POSSIBLE IDENTIFICATION
LG 054	Unknown
AJ 420	Aircraft belonging to AFSOUTH
AM 210	Aircraft under command and control of a naval task force or group
AJ 412	Aircraft belonging to AFSOUTH
AM 015	British Strike Command Aircraft
AJ 042	Unknown

Conclusion.

4. The identifications provided to the Italian authorities must necessarily be tentative. The code books alone cannot provide unequivocal identification of the radar tracks. Even if additional code books had been available from other NATO commands, there is no guarantee that NATO would have been able to identify the aircraft with absolute certainty; further information, such as flight plan information and the log books of Air Traffic Control agencies and military air defence radar units would also be required. None of these additional sources of information is available to NATO and, consequently, definite identifications cannot be given.



NATO UNCLASSIFIED