QUARTA PARTE

ESAME DELLE SINGOLE IMPUTAZIONI

IV. Premessa.

Il fatto, argomentato nella prima parte della requisitoria, che non si sia potuta individuare con certezza la causa della caduta del DC9 non esime questo Ufficio dalla disamina delle specifiche imputazioni contestate.

Se, infatti, è indubbio che il non sicuro accertamento di fatti presupposti possa incidere anche sulla rilevanza penale di condotte diverse, o perché legate da un nesso di strumentalità, oppure per il venir meno delle prove in ordine all'elemento soggettivo del reato, in altri casi, invece, le condotte appaiono essere autonome oppure - comunque - i fatti reato risultano provati in ogni loro aspetto di rilevanza penale.

Così, come si vedrà più diffusamente nel prosieguo della requisitoria, è certamente provato che numerose persone - a livelli diversi di responsabilità - si adoperano sin dalle primissime ore dalla scomparsa del DC9 dagli schermi radar per evitare che filtrasse verso le Autorità politiche e quelle giudiziarie qualunque notizia dell'allarme determinato dalla ipotesi che una causa esterna (esplosione di una - bomba o di un missile oppure collisione) avesse determinato la tragedia.

Questa convinzione fu determinata da confuse e frammentarie notizie, provenienti dai siti della Difesa Aerea, circa la presenza di aerei americani nella zona e al momento dell'incidente e dall'ipotesi che essi provenissero da una portaerei in esercitazione che, come allora spesso avveniva, non avesse comunicato le attività in corso.

Questa ipotesi comportò contatti immediati, ad alto livello, con Autorità statunitensi. In seguito esse confermarono quanto già emergeva dalle prime smentite e cioè che non vi sarebbero state attività di tal genere.

Nel frattempo, però, le prime indicazioni di un evento esterno trovavano conferma nell'esame dei tracciati radar, dai quali chiunque avesse un minimo di esperienza poteva valutare la presenza di echi correlabili con la presenza di un aereo esterno, proprio in coincidenza con il punto e il minuto del disastro. E in effetti è risultato come si è esposto nella prima parte della requisitoria e come ulteriormente si approfondirà nel prosieguo di questa parte - che gli esperti radaristici dell'Aeronautica avevano subito individuato i famosi plots - 17 e - 12 e li avevano correlati tra loro e con altri.

L'inchiesta interna subito informalmente disposta dallo SMA, confermò questi elementi. Altri se ne aggiunsero, sia dai siti di Marsala e Licola, che dall'esame dei resti recuperati.

Gli esperti dell'Aeronautica formularono infatti un'ipotesi di esplosione, mentre un grande allarme suscitò nei giorni successivi il recupero di oggetti provenienti dalla portaerei Saratoga e di altri non identificati.

Ciò nonostante il sopraindicato atteggiamento di chiusura ed impermeabilità all'esterno da parte di persone a diverso livello di responsabilità, lungi dal risolversi si accentuò, investendo, come meglio si vedrà infra, anche il materiale conoscitivo acquisito in ordine alla vicenda del MIG Libico rinvenuto sulla Sila il 18 luglio 1980 e si protrasse poi costantemente nel corso degli anni andando man mano concretizzandosi nelle diverse e variegate tipologie di reato che si rendeva gioco forza necessario perpetrare per mantenere l'atteggiamento medesimo, e ciò anche a distanza di numerosissimi anni dall'evento (si pensi ai reati di falso e favoreggiamento contestati ai Militari delle basi di Licola e Marsala, sentiti tra il 1988 e il 1989 o a quelli ascritti ai componenti della Commissione PISANO, istituita nel 1989, sino ad arrivare alle singole imputazioni di falsa testimonianza, favoreggiamento, falso materiale e falso ideologico in atto pubblico maturate nel corso dell'istruttoria formale dopo il 1990).

Di alcune delle condotte suddette sono stati individuati gli autori e se ne tratterà in occasione dell'esame di singole posizioni. Per altre non è invece stato possibile giungere ad attribuzione di responsabilità. Certo è che ogni singolo passo delle indagini è stato segnato da informazioni false, fuorvianti o parziali e dalla necessità di sopperire alla documentazione soppressa o manipolata.

Basti pensare al costo, in termini di energie investigative e di tempo, che si è dovuto affrontare anche solo per ottenere i nominativi di coloro che erano in servizio nei diversi siti della Difesa Aerea.

Ci si è poi trovati assai spesso dinanzi a condotte di totale chiusura da parte di testimoni, che negavano persino l'evidenza. Spesso queste condotte sono risultate

non punibili per l'avvenuta ritrattazione. Certamente esse hanno comportato gravi difficoltà per il corretto e tempestivo sviluppo delle indagini.

Ciò premesso può passarsi alla disamina delle singole imputazioni contestate.

IV. 1.

Capo A): Delitto p. e p. dagli Artt. 110, 289 C.P. contestato al Bartolucci, al Ferri, al Tascio ed al Melillo.

Indubbiamente la più pregnante delle imputazioni contestate è quella ex art. 289 C.P. di cui sono chiamati a rispondere i massimi esponenti, all'epoca, dell'Aeronautica Militare che ebbero a occuparsi dell'evento: il Capo di Stato Maggiore Generale BARTOLUCCI; il Sotto Capo di Stato Maggiore Generale Ferri (è bene puntualizzare una volta per tutte che nella struttura dell'Aeronautica Militare il Sotto Capo di Stato Maggiore non ha soltanto funzioni vicarie del Capo di Stato Maggiore ma è direttamente ed istituzionalmente preposto a tutta l'attività dello Stato Maggiore; egli è peraltro il diretto superiore del Capo del 2º Reparto SIOS ed in effetti assunse decisioni ed emanò specifiche disposizioni a TASCIO), il Capo del Secondo Reparto SIOS Generale TASCIO ed il Capo del Terzo Reparto Generale MELILLO.

Nella rubrica il capo di imputazione è stato integrato rispetto alla formulazione contestata con mandato di comparizione con l'inserimento della contestazione di omissioni relative alla vicenda del MIG Libico (ed in particolare con l'inciso "nonehé l'emergenza di circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del MIG Libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 luglio 1980"); peraltro trattasi di integrazione del tutto rituale in quanto gli elementi di prova attinenti siffatta vicenda sono stati contestati in fatto agli imputati, man mano che sono emersi, nel corso degli interrogatori.

Come noto il delitto p. e p. dall'art. 289 C.P. (modificato con legge 30 luglio 1957 n. 655, ed applicabile anche ai militari ai sensi dell'art. 77 C.P.M.P. così modificato dalla legge 23 marzo 1956 n.167) sanziona penalmente ogni fatto diretto ad impedire ad organi costituzionali anche "temporaneamente" l'esercizio delle loro attribuzioni e prerogative.

Ciò posto deve anzitutto ritenersi probatoriamente acquisito (come meglio sarà evidenziato in prosieguo) che i supremi vertici dell'Aeronautica furono allertati

della segnalata presenza di traffico aereo militare, non necessariamente solo americano, sia in concomitanza del sinistro che in orari di poco antecedenti e susseguenti la scomparsa del DC9 e del diffondersi, sin da pochi minuti dopo la scomparsa del DC9, d'uno stato di tensione sia nei siti della Difesa Aerea che in quelli del controllo del traffico civile.

Questi siti ipotizzarono subito la possibilità oltre che di una collisione, anche di una esplosione di carattere esterno al velivolo. Tale situazione patologica emerge non soltanto dalle telefonate registrate ma anche delle significative alterazioni e soppressioni di parti di registri e di registrazioni documentanti momenti qualificanti di quella nottata, nonché da deposizioni testimoniali.

Proprio in ordine a tale ultimo profilo va infatti preso atto della carenza in tutti i siti dell'Aeronautica Militare a vario titolo interessati al sinistro (ivi compreso l'ACC di Ciampino che all'epoca, pur interessandosi di traffico civile, dipendeva ancora dall'Aeronautica Militare) di documentazione fondamentale ai fini della ricostruzione dell'evento e anche in talunia casi di manipolazione della documentazione superstite; la coincidenza e la convergenza di siffatte carenze e alterazioni già di per sé sole (a prescindere da quanto si osserverà infra) sono indicative di una non casualità della dispersione di siffatto materiale probatorio.

IV. 1. 1.

RICOGNIZIONE DI CARENZE E MANIPOLAZIONI DOCUMENTALI

a) MARSALA: i registri di Sala Operativa e di Sala Computer presentano vistose irregolarità (in quello di Sala Operativa tra l'altro appare strappato il foglio immediatamente precedente quello su cui vengono vergate le annotazioni della sera del 27 giugno 1980 e la firma del Tenente-MUTI appare diversa dalle altre apposte dal medesimo in quello stesso registro mentre in quello di Sala Computer le annotazioni relative alla notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 risultano redatte in successivo contesto).

Mancano i registri del Capo Controllore e del TPO. Questi registri avrebbero dovuto essere obbligatoriamente conservati, indipendentemente dal sequestro dell'Autorità Giudiziaria, trattandosi di documenti concernenti il sinistro.

b) SIRACUSA: di questo sito, si è in possesso di pochi elementi: nessuna traccia di registrazioni telefoniche del sito, nessuna traccia di plottaggi (all'epoca Siracusa

operava in fonetico manuale) nessun registro o altro documento tranne un foglio dal quale si è risaliti alle persone di turno quella notte (Capo Controllore Corsaro Aldo, Assistente Capo Controllore Arena Giuseppe più altri).

Eppure emerge che il sito fu interessato quella notte per la vicenda del DC9 (vedi in particolare le trascrizioni delle telefonate tra Siracusa e Ciampino fortuitamente acquisite agli atti della Commissione LUZZATTI di cui infra); inoltre sarebbe stata utilissima ai fini dell'istruttoria l'acquisizione della documentazione raccolta presso detto CRAM in quanto idonea a coprire, sia pur in un ambito territoriale più ridotto rispetto alla portata del radar di Marsala, quel "buco" di registrazioni che, come noto, si determinò nel CRAM di Marsala a partire dalle 19.04. zulu. Va puntualizzato a riguardo che non corrisponde a vero l'affermazione resa alla Commissione Stragi il 21.10.89 dal Generale TASCIO secondo cui al momento del disastro Siracusa era in manutenzione; siffatta affermazione contrasta non soltanto con una precedente nota a firma dello stesso TASCIO inviata in data 23.12.1980 all'A.G., ma anche col contenuto delle poche telefonate interessanti Licola acquisite da altri Siti; in particolare le telefonate delle ore 18.58 e 19.00 zulu tra Marsala (VITAGGIO) e Siracusa (Arena) da cui risulta chiaramente che Siracusa è in attivo collegamento con Marsala e quelle precedenti delle ore 18.13 e 18.34 zulu sempre con Marsala (interlocutori Abate ed Arena) dalle quali avuto anche riguardo alla nota di chiarimenti fornita all'A.G. su sua espressa richiesta dall'Aeronautica Militare il 16.12.1994 emerge chiaramente che la manutenzione a Siracusa ci fu quella sera ma terminò alle ore 18.34 zulu.

Particolarmente allarmante la mancanza dei nastri relativi alle telefonate, avuto riguardo al fatto che certamente telefonate intercorsero tra Siracusa ed altri siti (come emerge da allegati della relazione della Commissione LUZZATTI) e che dette telefonate (in particolare tra Siracusa e Ciampino) furono ascoltate dalla Commissione LUZZATTI (di cui faceva parte un rappresentante dell'Aeronautica Militare) e quindi ritenute di interesse (non a caso in particolare la telefonata delle ore 19.42 zulu documenta la presenza di traffico militare); sul punto si ritornera infra nella parte della requisitoria relativa all'ACC di Ciampino.

c) LICOLA: solo con molti anni di ritardo rispetto alle iniziali comunicazioni è stato possibile individuare con completezza il personale presente quella notte in Sala Operativa; ancora nel 1988, infatti, il Comandante pro tempore del sito, ORABONA Modestino, ometteva di indicare i nominativi di DE MASI Mario, GENOVESE Giambattista, GAMBARDELLA Giovanni, PAPA Alessandro, CALVANESE Antonio, (per siffatta, che si ipotizza essere falsa attestazione pende autonomo procedimento penale col nuovo rito); nominativi individuati solo

successivamente tramite l'acquisizione in data 14 dicembre 1995 di taluni foglietti manoscritti mai trasmessi all'A.G.

Si apprezzano abrasioni, modifiche ed aggiunte a matita sul registro di protocollo e sul registro di invio Telex (come accertato con perizia grafica del Professor PERRELLA depositata l'11 aprile 1992).

Manca il registro di Sala Operativa.

Non è stato rinvenuto il Telex Plottaggio AG 266 nonostante non ne risulti la sua distruzione nei registri di protocollo.

Nell'immediatezza del fatto fu consegnato all'A.G. un estratto del DA-1 contenente 26 tracce tra le quali non figura quella del DC9.

Le minute dello stralcio dei tracciati radar furono distrutte in data 13 settembre 1984 mentre in epoca antecedente e prossima all'agosto del 1988 fu distrutto il plottaggio dei dati estratti dal DA-1 nonché la lettera di trasmissione del medesimo plottaggio al Terzo ROC.

Le comunicazioni TBT (benché oggetto di sequestro sia da parte del P.M. di Palermo Dott. GUARINO che dal P.M. di Roma Dott. SANTACROCE) non furono mai consegnate all'A.G.; eppure della loro esistenza si dava contezza nella nota di trasmissione dei plottaggi da Licola all'ITAV dell'11 luglio 1980.

Carenza, quest'ultima, particolarmente grave, avuto riguardo alla "centralità" della posizione di Licola ed al ruolo attivo che Licola risulta avere nella nottata quale - emerge dalle sue telefonate registrate dagli altri siti (Martinafranca, Ciampino, Marsala); sono così sfuggite le telefonate che certamente Licola effettuò con lo Stato Maggiore, con Poggio Ballone, Siracusa ed altri siti; non appare tra l'altro affatto attendibile l'affermazione contenuta nellazsuccitata nota dell'11 luglio 1980 secondo la quale l'ascolto delle telefonate aveva dato esito negativo avuto riguardo all'estremo interesse sopra evidenziato di talune telefonate registrate da altri siti.

d) POGGIO BALLONE: mancano i nastri delle registrazioni RADAR nonché delle telefonate TBT; eppure dal capoverso della nota di trasmissione da Poggio Ballone all'ITAV del 14 luglio 1980 e dalla nota di trasmissione di Trapani Birgi all'ITAV del 21 luglio 1980 (dal cui combinato disposto emerge che le registrazioni RADAR di Poggio Ballone furono inviate da Poggio Ballone a Trapani e poi da Trapani all'ITAV) nonché dalle deposizioni dei piloti di Grosseto GON e MARESIO (G.I. 26 marzo 1992 e confronto 7 luglio 1995; GON G.I. 22

gennaio 1993 e confronto 7 luglio 1995 che evidenziano che fu loro consegnato a Grosseto da Poggio Ballone un plico contenente dei nastri con tanto di custodia metallica da consegnare a Trapani) risulta che già il 13 luglio 1980 furono trasportate in aereo da Grosseto a Trapani i nastri dei Radar, che pochi giorni dopo proseguirono per l'ITAV ove peraltro (vedi anche sub posizione imputato FIORITO DE FALCO) non furono mai rinvenuti.

E' si vero che l'allora capo dell'Ufficio Operazioni di Poggio Ballone, PONGILUPPI, sentito più volte quale teste dal G.I. (cfr. in particolare 3 ottobre 1995 e 8 novembre 1995) nega di aver inviato a Trapani i nastri Radar sostenendo di aver inviato soltanto la riduzione dati; ma le dichiarazioni del PONGILUPPI non appaiono credibili apparendo singolare che egli abbia interpretato in modo così restrittivo gli ordini impartiti dal Comando del 1º R.O.C. e risultando comunque che i due nastri usati per la registrazione di quella notte (n. 60 e 61 vedi Registro M.I.O.) non sarebbero stati subito riutilizzati scaduti i trenta giorni, così come sarebbe stato dichiarato telefonicamente dal PONGILUPPI al FIORITO DE FALCO il 13 settembre 1980 (a seguito però di reiterati solleciti al Fiorito De Falco del perito, nominato dal P.M. di Palermo, LA FRANCA, che chiedeva dove fossero finiti i nastri Radar di Poggio Ballone) ma sarebbero stati utilizzati solo il 22 agosto 1980 dopo essere stati, per ammissione dello stesso PONGILUPPI (pagg. 27 e segg. trascrizione interrogatorio 8 novembre 1995) messi "da parte" per un periodo ben più lungo-dei trenta giorni previsti per l'ordinario "riciclaggio" dei nastri medesimi.

Per non parlare del fatto che da contatti telefonici del luglio 1990 tra il Fiorito De Falco e il Generale PUGLIESE (vedi infra sub posizioni imputati PUGLIESE e FIORITO DE FALCO) detti nastri avrebbero dovuto trovarsi ancora all'ITAV.

Nelle quattro copie di riduzione dati relativi ai plottaggi che ci sono pervenute (una delle quali, quella rinvenuta allo SMA, parzialmente diversa) si rinviene un "buco" tra le ore 18.31 e 18.33 zulu.

Undici allegati relativi a documentazione del sito furono trasmessi all'ITAV da Poggio Ballone il 14 luglio 1980 e da detta ITAV formalmente ricevuti in data 15 luglio 1980 (vedi anche appunti agenda sequestrata a Fiorito - De Falco) ma non risultarono inoltrati dall'ITAV all'A.G. assieme al materiale degli altri siti.

e) POGGIO RENATICO: su questo sito di rilevante importanza (fu il primo nel cui raggio di visuale passò il DC9 dopo la partenza da Bologna) sino al 1995 non si era potuto acquisire alcunché; in particolare con nota del 25 giugno 1988 il Comandante dell'11° CRAM di Poggio Renatico comunicava al Comando del 1°

ROC di Montevenda che il sito non era in possesso di documentazione concernente il disastro aviatorio di USTICA; analoga comunicazione veniva inviata al 1° ROC sempre dal Comando dell'11° GRAM in data 10 ottobre 1991; neppure in occasione del sopralluogo del G.I. in data 20 novembre 1995 fu possibile rinvenire alcunché.

Tre giorni dopo tale accesso, il Comando di Poggio Renatico trasmise, invece, all'A.G. tutti i registri del Sito relativi al giorno dell'incidente; da essi peraltro emerge quanto segue:

- 1) alla data del 27 giugno 1980 il Registro del Capo Controllore (Capitano ARDOLINO) è strappato nella parte antecedente le annotazioni successive all'orario 19.40 zulu (trattasi di strappo che presenta singolare analogia a quello riscontrabile sul registro di Sala Operativa di Marsala).
- 2) Alla data del 28 giugno 1980, ore 11.10 zulu risulta effettuata una riduzione di dati espressamente finalizzata alla ricerca della traccia del DC9, che tuttavia non è stata rinvenuta e della quale inoltre non risulta la trasmissione su alcun registro di protocollo.

Va puntualizzato che, ipotizzandosi fatti di falso ideologico nelle comunicazioni al 1º ROC di cui sopra, pende procedimento in fase di indagini preliminari col nuovo rito.

- f) IACOTENENTE: non sono stati rinvenuti i registri di Sala Operativa; è stata distrutta in data 1° febbraio 1988 la minuta del plottaggio LJ 054 trasmesso da Iacotenente a Martinafranca, plottaggio che peraltro Martinafranca non risulta aver mai ricevuto.
 - g) MARTINAFRANCA: è stato rinvenuto solo il registro RCC; mancano il registro del Capo Controllore del SOC ed i registri di Sala Operativa nonché il registro delle spedizioni Telex (mancanza quest'ultima particolarmente inquietante ove si consideri che dalle telefonate tra Martinafranca e Licola ed in particolare dal combinato disposto da quella, sopracitata delle 19.40 zulu e quelle delle 23.04 zulu e segg. emerge con certezza che i plottaggi furono inviati da Licola a Martinafranca con telescrivente e Martinafranca dichiara per telefono di averli ricevuti).

Un nastro contenente numerose e interessantissime telefonate registrate presso il sito di Martinafranca, benché ascoltato nell'ambito dell'attività svolta dalla

Commissione Pisano nel 1989 non fu mai messo a disposizione dell'A.G. e fu acquisito da quest'ultima soltanto alla fine del 1990 presso lo SMA.

h) CIAMPINO: come già osservato sub Siracusa, non furono consegnati all'A.G. i nastri relativi a tutta una serie di comunicazioni tra Ciampino ed i vari siti della Difesa Aerea: in particolare pur disponendo l'ACC di otto registratori furono consegnate le bobine di soli tre di essi e precisamente la prima, la sesta e la settima; e ciò benché la Commissione LUZZATTI avesse potuto compulsarle nella loro integralità (in particolare l'ascolto fu effettuato dal controllore del traffico aereo Francesco MANCINI, distaccato a collaborare con la Commissione LUZZATTI).

E' inoltre singolare che la conservazione e sigillatura dei nastri venne disposta a Ciampino proprio nel momento - ore 20.45 zulu - più drammatico della ricerca da parte di Ciampino di mettersi in contatto con gli americani, sicché le registrazioni pervenuteci registrate si interrompono bruscamente in un momento che per le indagini era estremamente significativo.

E' altresì inquietante che non sia stato ritrovato il registro delle presenze della Sala Operativa e che siano state rinvenute le copie dei fogli di tale registro fatta eccezione proprio per la copia del giorno 27 giugno 1980 (sicché si è potuti pervenire alla individuazione delle persone presenti quella sera in Sala solo oltre dieci anni dopo - e tra queste, si noti, vi sono i testi CUCCHLARELLI e COLONNELLI la rilevanza delle cui dichiarazioni sarà meglio evidenziata nel seguito della requisitoria - attraverso compulsazione della documentazione relativa all'erogazione delle competenze economiche).

- i) S.M.A.: non è stato rinvenuto il brogliaccio di servizio del sottufficiale di turno, BERARDI (che pure, sulla base delle telefonate, risulta essere stato piuttosto attivo quella notte), mentre per contro il brogliaccio dell'Ufficiale di servizio GIANGRANDE appare redatto in un unico contesto successivo, quantomeno dopo le ore 19.00 zulu.

Nulla è stato rinvenuto presso la Sala Operativa del COSMA, pur essa attiva quella notte, al di là di un Telex (rinvenuto solo nel 1995), col quale il COSMA notiziava il COP della scomparsa del DC9.

Nulla è stato rinvenuto presso il SIOS benché esistesse un turno sia dell'Ufficiale di servizio che del sottufficiale di servizio; e tantomeno nulla è stato rinvenuto (come meglio si vedrà sub posizione imputato TASCIO) in ordine ai contatti svoltisi i giorni successivi tra l'Ambasciata Americana e il SIOS.

Nulla è stato rinvenuto in ordine all'inchiesta interna svolta dal Terzo Reparto presso l'ACC di Ciampino subito dopo il rinvenimento dei rottami del DC9.

Infine, come già evidenziato, sotto altro profilo, nella prima parté della requisitoria, va segnalato il mancato rinvenimento nell'ambito dei reperti, concentrati all'Aeroporto di Bocca di Falco, e recuperati dalle navi di soccorso o trovati lungo la costa d'un casco DRAKE appartenente a pilota dell'aviazione imbarcata della US NAVY; casco non sequestrato ma della cui esistenza si ha notizia tramite la registrazione del colloquio tra il Tenente Colonnello LIPPOLIS ed il Colonnello BARALE, nell'ambito dell'attività della Commissione PISANO. Nella relazione e negli allegati non si parla però di tale casco.

Il casco, si badi, nulla ha a che fare con altro casco poi rinvenuto tra i reperti del MIG Libico ma in realtà recuperato in località Traiba (tra Palermo e Termini Imerese) il 10 agosto 1980 ed anch'esso comunque oggetto di singolari vicende, come meglio si vedrà infra.

IV. 1. 2.

ATTIVITÀ INFORMALMENTE COMPIUTE DALLO STATO MAGGIORE AERONAUTICA DOPO LA CADUTA DEL DC9.

La significatività di tutte le anomalie sopra evidenziate è tanto maggiore ove si consideri che lo SMA, dal canto suo, contrariamente alla versione ufficiale, costantemente fornita, di sostanziale disinteresse per un evento rientrante nella patologia della sola Aviazione Civile, appare essersi attivato sin subito dopo il fatto, anche se con moduli del tutto informali, sia all'interno dell'Aeronautica Militare (con inchieste anch'esse informali e raccolta di documentazione), sia all'esterno tramite contatti con le Autorità Americane.

Più in particolare:

1) Lo SMA pochi giorni dopo l'evento ascolta, del tutto informalmente, senza che ne rimanga alcuna traccia i controllori di volo di Ciampino.

Potrebbe costituire prova di tale inchiesta informale l'appunto sequestrato al Tenente Colonnello ARGIOLAS del Terzo Reparto dello SMA che annota alla data del 3 luglio 1980 testualmente:

3/7 Ten. Col. GUIDI ITAV Ciampino informa che Commissione DC9 (ultima) arriverà a Ciampino 9.30 per interrogare controllori. Deve metterli a disposizione? Certamente sì! Informato MELILLO.

Va' osservato a riguardo che la Commissione indicata nell'appunto non dovrebbe essere la Commissione LUZZATTI perché questa si limitò ad ascoltare il solo Capo Controllore MASSARI Porfirio, e ciò comunque avvenne solo il 14 agosto 1980 (data in cui il MASSARI rilascia appunto una dichiarazione sui fatti).

Costituisce comunque riscontro autonomo alla effettuazione di un'inchiesta informale interna un passo della deposizione al G.I. del 21 giugno 1991 del Controllore di Volo GRASSELLI Mario che dichiara testualmente:

"A.D. P.M.: all'epoca fui sentito dall'ITAV, non ricordo da chi, fu un esame senza redazione di verbali, sono stato sentito anche da una Commissione interna istituita dall'Aeronautica credo dal Generale FAZZINO, sempre nello stesso anno e cioè nell'80, anche in questa occasione non fu redatto nessun verbale"

Peraltro l'allora Capo di Stato Maggiore BARTOLUCCI dichiara più volte (vedi tra l'altro dichiarazione allegata agli atti della Commissione Pisano) di non aver disposto alcuna inchiesta interna sull'evento (smentito comunque dal MELILLO vedi infra -).

Appare ben poco credibile che tramite siffatta inchiesta interna lo SMA non sia venuto a conoscenza, sia pur tramite moduli informali, di tutto ciò che era maturato presso l'ACC di Ciampino la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980: a riguardo va a questo punto sottolineato come esiste ampia prova in atti che quella notte l'ACC di Ciampino fu in diverso modo investito della notizia della presenza di traffico militare nella zona della caduta del DC9.

Al riguardo fondamentali sono le risultanze di una telefonata, partita dall'ACC di Ciampino (e trascritta soltanto nell'autunno del 1991) intercorsa alle ore 20.23 zulu tra il Tenente Colonnello GUIDI ed il Colonnello FIORITO. E' il FIORITO che chiama il GUIDI (che si trova presso la Sala Operativa) e, facendo seguito con tutta evidenza ad una pregressa conversazione telefonica della quale non si è in possesso chiede al GUIDI ulteriori novità.

Appare opportuno riportare qui di seguito per esteso i punti salienti della suindicata telefonata:

omissis

FIORITO - Guido GUIDI - ohe FIORITO - novità?

GUIDI - beh, novità niente eh, nel senso che adesso stiamo cercando di ottenere qualche informazione da, da coso dalla, dai due Rada che sono in Si... in Sici...in Sicilia, i della Difesa, no ?! Seguito le due tracce, l'ITAVIA sotto e l'Air Malta sopra, e avessero preso nota del ...Dell'orario, della posizione alla quale era Sparita la traccia dell'ITAVIA, cosa però, sembra che non.. dice che non stavano guardando, perché c'hanno l'esercitazione

FIORITO - (inc.) c'era l'esercitazione?

GUIDI - si, c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani ...americani, no, eh .. io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una eventuale collisione

FIORITO - si o un'eplosione (inc. per sovrap. Voci) esplosione in volo GUIDI - o un'esplo.. e si perché sto fa.. se c'avevano 'st'esercitazione, ma e adesso vogliamo vedere un po' cercando di entrà in contatto con gli americani eventualmente li a Sigonella, eh..(dall'int.:XI – finc. che Martinafranca dovrebbe fare da trait d'Union, perché Martinafranca (inc.) per Sovrap. Voci)..si, eh se si riesce a sapè qualcosa anche da loro perché ..se questo ha avuto il tempo di mettere anche il codice emergenza sul Transponder, ammesso che non sia avvenuta un'esplosione in volo e da e da 25.000 piedi se ha fatto in tempo a

mettere il codice 77 e qualcuno lo deve aver visto, evidentemente la difesa no, perché adesso i loro sistemi con i quali recepiscono immediatamente un codice

emergenza non lo so quali sono FIORITO - beh, ce l'hanno anche loro GUIDI - eh, ce l'hanno pure loro, quindi indubbiamente non hanno visto, non hanno visto niente, quindi c'è da escludere che il pilota abbia fatto a tempo a mettere 'sto, 'sto codice emergenza.

omissis...

GUIDI - sull'Ambra 13 eh

FIORITO - Ambra 13, ah

GUIDI - sull'Ambra 13 esatto, sei riuscito a parlà con Fazzino?

FIORITO - già c'ho parlato

GUIDI - eh

FIORITO - lui m'ha detto se avevate informato il COP

GUIDI - il?

FIORITO - il COP

GUIDI - allo Stato Maggiore?

FIORITO - si

GUIDI - si, si, è stato chiamato lo Stato Maggiore

FIORITO - (inc.) avranno seguito la procedura

GUIDI - si, si, si, abbiamo fatto tutte le comunicazioni che sono qui stabilite nel..Nel decalogo del capo sala

FIORITO - non c'è più niente da fare, ormai

GUIDI - no, senti, è stato trovato il relitto di quell'aeroplanetto di cui ti dicevo FIORITO - ah, pure quello?

GUIDI - si, a 200 metri da, Capo, Capo Gabbiano (verso l'int.: che era a Capo Gabbiano? Come si chiamava Capo?) di Punta Gabbiano, che sta.. lì all'isola - D'Elba, no, e sembra che hanno trovato i corpi di, di 4 persone.. Oh, eh.. per quello che riguarda l'ITAVIA abbiamo saputo che (dall'int.: XI - senti vuoi che telefono all'American Attacchè? Che ci sono 65 passeggeri ..aspetta adesso ti do i dati che ce l'ho scritti, eh.. 64 passeggeri, II bambini, 2 infanti e membri dell'equipaggio

FIORITO - (inc.)

GUIDI - 65 più 11 bambini fanno 75, 76 poi Bisogna fa i due neonati, sono 81 in tutto

FIORITO - bambini, 2 neonati e l'equipaggio?

GUIDI - l'equipaggio 4 membri d'equipaggio, uhm (verso l'int.: ah, senti t'ha confermato l'orario...l'autonomia? eh? L'autonomia te l'ha confermata? XI – non, non mi hanno) perché abbiamo chiamato per chiedere l'autonomia di questo, c'hanno detto 75 minuti, ma io penso che forse.. forse mi sembra un po' pochino FIORITO - ma 75 in aggiunta a quello del tempo per il volo?

GUIDI - no, e io non so se quello ha capito male, e ci ha dato il tempo di volo, perché da Bologna per andare a Palermo e caricare 75 minuti d'autonomia mi sembra un po', mi sembra un po' rischioso, capito?

FIORITO - no, credo che 75 sia

GUIDI - sia il tempo di volo

FIORITO - eh, il tempo di volo infatti

GUIDI - eh, no, ma noi gli avevamo chiesto l'autonomia, perché siccome lui è partito alle 18.08 zulu, volevamo sapere esattamente quando, eh, in funzione dell'autonomia, potevamo considerare ormai il.. più nessuna speranza perché .. quando non c'ha più carburante, capito ?

FIORITO - (inc.)

GUIDI - e questo ha detto 75 minuti, ma per me è una cazzata, perché

FIORITO - si, sicuramente

GUIDI - da Bologna a Palermo viaggia ..andà in volo con (dall'int.: XI - in quella zona so stati mandati tutti i pescherecci

GUIDI - si XI - dalla Capitaneria di Porto) si, la Capitaneria di Porto stavolta ha mandato .. In maniera piuttosto sollecita tutti i pescherecci e adesso vogliamo cercà di stabilire un contatto con gli americani. se c'avevano 'ste esercitazioni, probabilmente ce sarà magari pur ..anche una portaerei da quelle parti

FIORITO - e qui c'era un'esercitazione a noi sconosciuta?

GUIDI - no, no, l'esercitazione è che probabilmente la conosciamo eh, l'esercitazione, però per.. evidentemente non, non, non dava nessuna interferenza con la ...con la nostra attività, forse qualche cosa a basse quote, eh

FIORITO - vabbé

GUIDI - eh.. non lo so io, ancora mi trattengo qua se c'è qualche elemento FIORITO - eh, ma purtroppo

GUIDI - di rilievo, e purtroppo, aspetta un momento, voglio vedè di domandà a Porfirio se è riuscito a rintraccià Valenti, eh, un attimo solo (verso l'int. Porfirio sei riuscito a parlà con Valenti?..Chiamalo un po' va.. Ci dica dove sta no, lo stiamo cercando..) Sta dicendo Porfirio che ha telefonato un giornalista del Tempo, no

FIORITO - eh

GUIDI - che già sapeva tutto

FIORITO - che sapeva?

GUIDI - sapeva pure, dice: ma sappiamo che l'ultimo contatto è stato all'Ambra 13 Alfa

FIORITO - (inc.)

GUIDI - si, si

FIORITO - come lo sa?

GUIDI - e che ne so io.. evidentemente qui qualcuno ce deve avè la percentuale con la stampa, capito

FIORITO - avete parlato con (inc.)?

GUIDI - e si lo sta.. si stanno, sta telefonando che era occupato l'apparecchio telefonico, adesso sta riprovando il Porfirio .

FIORITO - si, adesso non so se è il caso che venga, in ogni modo tienimi informato

GUIDI - no, eh, penso che sia inutile che tu venga, perché, se vuoi venire anzi mi fai compagnia, se c'è qualche cosa che.. che merita, eh.. sarà mia cura chiamarti FIORITO - va bene

GUIDI - a qualsiasi ora, eh

FIORITO - si, si, si

GUIDI - va bene

FIORITO - (tu cerca allora di trovarcelo)

GUIDI - si, speriamo

FIORITO - ma tanto ormai è finita anche l'autonomia, perché

GUIDI - ma io ritengo, io ritengo di si perché 18.08, 18.08 zulu sono.. le 19, sono le 20.00, le 20.08 locali, 20.08 locali.. eh, beh penso veramente che è un po' difficile che abbia.. dell'autonomia per

FIORITO - il doppio della (inc.)

GUIDI - ma poi guarda a un certo punto, senti, ammesso che avesse avuto un'avaria agli apparati radio e.. se non andava a Palermo, c'era Catania, c'era Trapani

FIORITO - lo avrebbe visto il Radar di Palermo

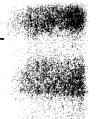
GUIDI - ma si, poi, appunto, ma no, ma anche il Radar quando noi abbiamo chiamato

FIORITO - la Difesa

GUIDI - la Difesa radar di Siracusa e ci abbiamo detto ma osservate così, lui ha osservato e ha detto che c'era l'Air Malta che stava lasciando Palermo a 370, ma vedeva solo, vedeva solo l'Air Malta, quindi lui non stava più in aria l'ITAVIA.

omissis...

Da questa lunga telefonata emerge chiaramente che entrambi i Siti della Difesa Aerea della Sicilia e cioè Marsala e Siracusa furono interpellati da Ciampino e che gli stessi pur riferendo di non aver avvistato il DC9 riferivano di esercitazioni americane e di aerei intravisti "razzolare"; più volte nel contesto della telefonata si fa riferimento a tentativi di contatto con Autorità Americane in corso da parte dell'ACC di Ciampino, avuto anche riguardo alla probabile presenza di una portaerei; il GUIDI e il FIORITO ipotizzano proprio con riguardo alla segnalata presenza di questo traffico americano oltre a una collisione anche una esplosione.



Infine si da atto non solo di aver dato avviso al Generale FAZZINO, Ispettore dell'ITAV ma anche dell'interessamento di quest'ultimo perché venisse avvisato il COP.

Va peraltro rilevato che il Sito di Ciampino già al suo interno aveva acquisito cognizione della presenza di tracce militari non note sui tabulati Radar; significative a riguardo anzitutto le deposizioni rese al G.I. dai Funzionari dell'ITAVIA CHIAPELLI Adriano e LUCIOLI Mario rispettivamente in date 26 e 27 febbraio 1992; se il CHIAPELLI si limita ad affermare che intervenuto assieme al LUCIOLI la sera stessa del sinistro alla Sala Operativa di Ciampino constatò che "circolavano a livello ufficioso notizie provenienti dal Centro di Controllo di Roma, la notte stessa dell'incidente, secondo cui nella zona del disastro c'era stato un intenso traffico militare", il LUCIOLI più significativamente dichiara testualmente:

A.D.R.: per quanto concerne quanto da me affermato sul tracciato Radar devo precisare che questo tracciato fu da me visto su di uno schermo collocato in una sala attigua alla Sala Operativa.

A.D.R.: il responsabile della Sala Radar usava una bobina che non so dove avesse prelevato e che ha inserito nell'apparecchiatura ove era contenuto lo schermo.

A.D.R.: tutto ciò accadeva la sera stessa dell'incidente. Non so essere più preciso, ma comunque questo tracciato ci fu mostrato nella notte stessa.

A.D.R.: la persona che mi mostrò il tracciato, che era il responsabile della Sala Radar o un operatore, come ho detto, mi invitò, prima di mostrarmi il tracciato sullo schermo, a mantenere il segreto sul fatto. Io ho mantenuto l'impegno preso fino ad oggi e mi son deciso a rivelare l'episodio solo perché interrogato per la prima volta in questa sede ed anche perché ho appreso dalla stampa che i tracciati potrebbero essere stati manipolati o sostituiti:-

A.D.R.: nella saletta dove vedemmo il tracciato eravamo soltanto io, CHIAPPELLI e l'operatore Radar.

Si osservi che fin dalla notte stessa fu notato che i tracciati Radar di Ciampino avevano qualcosa di insolito e che per questo ai subordinati fu ordinato di mantenere il segreto. E' possibile che le anomalie rilevate - circa la presenza del traffico militare - fossero proprio quelle su cui poi tutti (a partire dal Col. RUSSO) sin dal giorno successivo non ebbero dubbio alcuno, fino alla contraria attestazione della Selenia "1989/90".

Riscontro, proveniente proprio dagli operatori del Sito, è rappresentato dalle dichiarazioni rese al G.I. dai controllori di volo CUCCHIARELLI Pierfranco e COLONNELLI Pierangelo (mai potuti ascoltare sino ad allora perché, come già



evidenziatosi in precedenza, si è potuti pervenire all'individuazione di tutte le persone presenti quella sera nella Sala Operativa di Ciampino solo dopo oltre 10 anni attraverso compulsazione di documentazione relativa all'erogazione di alcune particolari indennità) rispettivamente in date 9 gennaio 1995 e 13 gennaio 1995 e poi sostanzialmente confermate nelle successive deposizioni rese da entrambi in date 13 febbraio 1995, 5 aprile 1995 e 10 febbraio 1997, deposizioni secondo le quali i due controllori, montati di servizio in Sala alle ore 18.00 zulu prima che venisse segnalata la scomparsa del DC9, notarono più d'una traccia operativa nella zona accanto a Ponza; tracce qualificate come militari in quanto sconosciute e notate in epoca in cui tutte le esercitazioni militari segnalate dovevano essere concluse. Particolarmente significative le dichiarazioni rese il 13 febbraio 1995 al CUCCHIARELLI che qui di seguito si riportano:

"A.D.R.: io quella sera vidi traffico operativo. Lo vidi poco tempo dopo essere montato in servizio, tra le 20.15 e le 20.30 locali. Come ho detto montavamo alle 20.00 e, per quanto ricordo, l'incidente avvenne alle 21.00.

A.D.R.: ho visto dalle due alle tre tracce. Le quote erano variabili; i livelli erano tra 19.000 e 24.000 piedi. Non era il vero e proprio "razzolare", giacché con questo termine s'intende il volo intorno ai 10.000 piedi. Queste tracce erano con codice e quota".

Alla luce delle suindicate risultanze deve pertanto ritenersi che è dalla Sala Operativa del controllo del traffico civile di Ciampino che perviene al Sotto Soccorso di Ciampino medesimo la notizia (materialmente ricevuta da BRUSCHINA, che ne parla con Martinafranca nella telefonata delle 20.22 zulu facendo riferimento molto esplicito ad una portaerei) di intenso traffico americano in zona.

I margini di incertezza emergenti dalle deposizioni al G.I. del BRUSCHINA in date 11 giugno 1991, 21 giugno 1991 e 24 luglio 1991 in ordine alla precisa identificazione dell'Ufficiale del Controllo che portò tale notizia al Centro di Sotto Soccorso appaiono definitivamente superati dalle dichiarazioni rese dal Capo del Centro di Sotto Soccorso TROMBETTA Antonio nell'interrogatorio del 14 gennaio 1992 che identifica, superando un'iniziale reticenza, nel Capo Controllore Maggiore MASSARI Porfirio il latore della notizia; il che non toglie che conferme a questo allertamento di traffico militare americano pervengano alla Sala Operativa di Ciampino anche dalle Basi della Difesa Aerea della Sicilia; infatti oltre a quanto emergente dalla telefonata, riportata sopra per esteso, delle ore 20.23 zulu tra il Colonnello FIORITO DE FALCO e il Tenente Colonnello GUIDI, vanno qui ricordate le ulteriori risultanze obiettive qui di seguito esposte:

Le dichiarazioni rese all'A.G. sin dalle prime volte in cui viene ascoltato (P.M. Marsala 30 maggio 1988 e G.I. Roma 3 giugno 1989) dal Maresciallo CARICO Luciano, Assistente al T.P.O. presso il GRAM di Marsala, la sera dell'evento, e secondo le quali fu Marsala avvedutasi subito della improvvisa scomparsa dal video del grezzo relativo al DC9, ad allertare, oltre che la Torre di Controllo di Palermo anche Ciampino.

Il testo registrato della telefonata delle ore 19.42 zulu tra Ciampino e Siracusa (che come già osservatosi in precedenza è stato trovato agli atti della Commissione LUZZATTI ma senza che si sia potuto rinvenire il nastro) e che da atto della presenza rilevata da Siracusa di due traffici in discesa sulla G8 che è una aerovia militare che scende verso la Calabria e prosegue poi per la Grecia. Si trascrive qui di seguito il testo della suindicata telefonata (della quale, ripetesi, non si è più in possesso del relativo nastro mai consegnato all'A.G.):

SIRACUSA - Roma?

ROMA - si

SIRACUSA - sulla G-8 in discesa ce ne ho due, ti può servire qualcosa?

ROMA - un attimo

ROMA - no, io non ho niente sulla G-8, io personalmente.

SIRACUSA - ho capito, perché poco fa mi chiedevate notizie se trovavamo qualcosa su Palermo.

ROMA - ciao

SIRACUSA - ti saluto.

Si palesa necessario a questo punto trascrivere per esteso il testo della in precedenza indicata telefonata delle ore 20.22: zulu tra il Maresciallo BRUSCHINA del Sotto Soccorso di Ciampino e il Maresciallo MARZULLI del Soccorso del Terzo ROC di Martinafranca.

M - Pronto?

B - pronto, qui è il soccorso di Ciampino.

M-so Marzulli

B - eh. so Bruschina

M - ciao Bruschina

B - eh

M - dimmi bello

B - sempre.. sempre cose tristi che ci accomunano

M - eh, eh

B - senti un po'

M - dimmi

B - e qui è venuto il.. un ufficiale del..

M - ITAVIA

B - dell'ACC, del Controllo

M - a si

B - e ha detto che se volete lui può metterci in contatto tramite l'Ambasciata Americana

M-si

B - eh, se.. siccome c'era traffico americano in zona molto intenso

M-si

B - in quel periodo.. eh, può attingere notizie attraverso quella fonte, quella via

M - e come nella zona dove stava il DC9?

B - si

M - ...ho capito, un attimo che adesso ..ma (inc.) qualche portaerei?

B - eh, questo non.. non me l'ha detto

M - eh beh

B - però si suppone, no?!

M - a si, ho capito!...vabbè, eh, adesso parliamo con smelzo, vediamo cosa dice lui

B - eh; casomai mi chiamate

M - vabbè, ti chiamiamo noi subito

B - vabbò, ciao

M - d'accordo ◆

_ B - ciao

La suindicata telefonata, che è contestuale a quella delle 20.23 zulu tra FIORITO DE FALCO e GUIDI (e che, come quella è stata fatta trascrivere dall'A.G. solo nell'autunno 1991) è significativa non soltanto perché, al pari di quella fa riferimento alla presenza di una portaerei; non soltanto perché costituisce il tramite attraverso il quale la notizia sulla presenza di traffico americano passa da Ciampino a Martinafranca, Sito presso il quale, come meglio si vedrà infra, si innescherà a sua volta un processo di febbrile ricerca di riscontri su detta presenza presso tutti i Siti della Difesa Aerea nonché presso Comandi Militari Alleati, ma anche perché dal suo tenore emerge chiaramente che il Sito di Ciampino sta tentando di mettersi in contatto con l'Ambasciata Americana.

Del resto dei tentativi di parlare con l'Attachè dell'Ambasciata Americana v'è già traccia in un inciso della sopraindicata telefonata tra FIORITO DE FALCO e

GUIDI (voce dall'interno che dice: "senti, vuoi che telefoni all'Attachè Americano?"); va poi segnalata la telefonata delle 20.33 zulu tra TROMBETTA del Sotto Soccorso di Ciampino e MARZULLI di Martinafranca estremamente esplicita e di cui si riporta qui di seguito lo stralcio più interessante:

TROMBETTA - ma qui se.. stava parlando il Capo controllore che li ci doveva essere la portaerei

MARZULLI - potreste andare più a fondo a questa notizia che qui non ne sanno niente

TROMBETTA - adesso guarda l'unico modo per poterlo fare è chiamare l'Ambasciata e lo sta facendo il Capo controllore

TROMBETTA - va bene, ciao, grazie

MARZULLI - okay?

TROMBETTA - ci sentiamo

MARZULLI - senti tu li tramite i canali della Difesa

TROMBETTA - si

MARZULLI - non puoi interessare Bagnoli?

TROMBETTA - mo' vediamo

MARZULLI - è importante, capisci?

TROMBETTA - va bene, ciao

Altrettanto significative sono le telefonate da Ciampino delle ore 20.39, e 20.41 zulu che documentano il tentativo del MASSARI Porfirio di parlare con l'Ambasciata Americana; in particolare in quella delle 20.41 zulu si avverte chiaramente la voce di un impiegato dell'Ambasciata Americana e a un certo momento si sente dal fondo un'altra voce, poi individuata in quella del Controllore di Volo Maggiore CHIAROTTI, che la riconosce come propria nella deposizione testimoniale del 31 gennaio 1992 pag. 56 della relativa trascrizione, che dice testualmente: "chi c'era?.. C'era un'esercitazione?.. C'era un'esercitazione in giro?.. Americana?..". Sempre nel contesto della suindicata telefonata (estremamente agitata perché nelle voci che intervengono oltre a quella del MASSARI e del CHIAROTTI si riconoscono quelle del GRASSELLI e del GUIDI (vedi sempre deposizione CHIAROTTI pagg. 54 e 55 della trascrizione) si fa un riferimento a contatti con Sigonella.

Purtroppo pochi minuti dopo la telefonata delle 20.41 zulu i nastri di Ciampino vengono inopinatamente sigillati, per cui non è stato possibile acquisire le ulteriori telefonate intercorse tra Ciampino e l'Ambasciata Americana che comunque certamente vi furono come emerge dalle deposizioni rese in sede di

rogatoria internazionale dagli Assistenti all'Attachè COE e MC BRIDE, di cui più diffusamente infra.

In siffatto contesto è stranamente sintomatica la tenace negazione da parte del Capo Controllore MASSARI Porfirio (vedi interrogatorio al G.I. in data 31 gennaio 1992) di riconoscersi nelle telefonate con l'Ambasciata Americana ed in particolare in quella sopraindicata delle ore 20.41 zulu e ciò benché lo stesso CHIAROTTI riconosca tra gli altri interlocutori il MASSARI ed il GUIDI! Ma ancor più significative di un atteggiamento incomprensibilmente reticente sono le dichiarazioni che il MASSARI aveva reso sempre al G.I. nella pregressa deposizione del 23 luglio 1991, al termine della quale fu indiziato di falsa testimonianza e di cui qui di seguito si riporta lo stralcio più significativo:

"A.D.R.: escludo che qualcuno dei miei dipendenti mi abbia riferito, dopo la notizia della sparizione del DC9 ITAVIA, su presenza di traffico militare statunitense nella zona del disastro. L'Ufficio da atto che il teste ha risposto "NO" prima che il Giudice Istruttore finisse la sua domanda e per la precisione quando la domanda era al seguente punto: "le ha mai qualcuno dei suoi dipendenti della Sala Operativa, riferito, dopo la sparizione del DC9 ITAVIA, la presenza di traffico militare intenso...".

"A.D.P.M.R.: Quando ha saputo di un traffico militare americano intenso? Risposta: Mai. Anzi devo dire, se s'intende anche dalla stampa, ne sono venuto a conoscenza poco prima di essere convocato la precedente volta dall'Ufficio. Avevo sentito in televisione che nella zona del disastro c'era forte intensa attività americana riferita, credo, da personale di Marsala".

Ciampino, altresi si attiva vivacemente col sito di Poggio Ballone in ordine alla pregressa rotta del DC9 interpellandolo con telefonata delle 19.30 zulu, interpello reiterato alle ore 19.45 zulu; (alle ore 19.54 zulu è Poggio Ballone che chiama invece Roma per avere ulteriori ragguagli) dette telefonate (che significativamente contrastano con la deposizione dell'assistentezal Master Controller di Poggio Ballone, OGNO Salvatore - G.I. 30 novembre 1992 - secondo cui Poggio Ballone fu avvisato della scomparsa del DC9 dal 1º ROC solo alle ore 20.00 zulu) se correlate a pregressa telefonata di Ciampino all'aeroporto di Grosseto delle ore 18.30 zulu nella quale si invita Grosseto a far rientrare una sua missione (che, come meglio si vedrà infra, presenta spiccati profili di anormalità) sono anch'esse indicative di una situazione di allarme; come di una situazione di allarme costituisce riscontro obiettivo la febbrile attività di riduzione dati che viene quella stessa notte compiuta a Poggio Ballone; vedi - deposizione G.I. CARTA Francesco 2 luglio 1980 ma soprattutto deposizione del responsabile Sala Computer MIRACCO in data 9 ottobre 1995, ribadita in sede di confronti,

secondo la quale egli fu svegliato a mezzanotte inoltrata per redigere una integrale riduzione dati del nastro; successiva redazione, quella citata dal CARTA, fu fatta alle ore 05.15 zulu ma limitata alla ricerca della traccia LIMA-EKO 157. Contestualmente riduzione dati venivano compiute nei Siti di Marsala e di Potenza Picena (in particolare dalla telefonata tra PATRONI GRIFFI e Potenza Picena delle ore 23.47 zulu emerge che Potenza Picena fece quella notte la riduzione dati quantomeno relativamente alla traccia LIMA-KILO 477 traccia che venne poi trasmessa a Martinafranca tramite Iacotente, come emerge dal combinato disposto delle deposizioni del Capo Controllore di Iacotenente SABINO in date 1 dicembre 1991 e 15 gennaio 1992 e dalle telefonate registrate a Martinafranca delle ore 23.26 zulu e segg.).

Di tale attività non era mai stata data contezza, neppure alla A.G., ed anzi essa è stata spesso tenacemente negata.

Molteplici sono i canali attraverso cui questa attività dovette giungere allo Stato Maggiore, non ultima l'inchiesta interna avviata immediatamente dal Terzo Reparto, e che, come già evidenziato in premessa si articolò anche con l'audizione dei Controllori di Volo di Ciampino.

Analogo discorso a quello testé illustrato per l'ACC di Ciampino va' fatto in ordine alla conoscenza che lo S.M.A. acquisì di quanto maturato nella stessa notte presso il Terzo ROC di Martinafranca, che, come noto, coordinava tutte le Basi della Difesa Aerea del Sud ivi comprese quelle più strettamente legate al sinistro di Licola Marsala e Siracusa e che era rimasto in strettissimo contatto con Ciampino tramite il Centro di Soccorso e che per altro verso tramite il Generale Mangani (tra l'altro legato anche personalmente per comunanza di pregressa carriera al Capo di Stato Maggiore BARTOLUCCI) aveva diretto contatto con lo S.M. medesimo; anche per Martinafranca come per Ciampino appare opportuno evidenziare qui di seguito le risultanze probatorie in ordine all'intensa movimentazione, quella notte, del Sito.

Per tutta la notte v'è una febbrile attività (che va al di là del coordinamento delle operazioni di soccorso) finalizzata, dopo l'imput dato dalla telefonata di Ciampino delle ore 20.22 zulu, anzitutto ad accertamenti in ordine al segnalato traffico militare americano; vanno segnalate a riguardo le seguenti telefonate, tutte con esito negativo:

a) ore 20.27 zulu tra il Capitano PATRONI GRIFFI di Martinafranca e il Maresciallo PAOLETTI di Vicenza-Westar con la quale Martinafranca chiede notizie di una portaerei o di traffico americano; telefonata cui fa seguito alle ore

20.38 zulu una laconica risposta negativa di Vicenza. Peraltro da telefonata interna al Sito delle ore 21.43 zulu si sente il Tenente SMELZO che riferisce di una richiesta del Generale MANGANI di fare un nuovo tentativo presso Westar-Vicenza per accertare la presenza di traffico americano perché, afferma SMELZO, "la RIV di Roma l'ha visto".

- b) telefonata delle 20.24 zulu tra PATRONI GRIFFI di Martinafranca e il Maresciallo ACAMPORA di Licola.
- c) telefonata a Marsala, sempre di PATRONI GRIFFI delle ore 20.31 zulu, (interlocutore Sergente ABATE).
- d) telefonata a Bagnoli, quale risulta dalla telefonata interna al Sito delle ore 21.40 zulu tra il Tenente SMELZO e il Generale MANGANI dalla quale emerge la mancata presenza nella zona del sinistro della Portaerei Saratoga così come riferito appunto sia da Westar-Vicenza che da Bagnoli.
- e)Serie di telefonate a Sigonella delle ore 21.46 zulu e segg. (si noti in particolare quella delle 21.47 nella quale si chiede di decolli di velivoli americani di tutte le rotte e di tutti i tipi.

Martinafranca, d'altro lato, nel corso della notte ed anche nelle prime ore della mattina si attiva per verificare ipotesi di collisione o di esplosione.

Sono significative a riguardo tutta una serie di telefonate (che vedono tra gli interlocutori anche lo stesso Comandante del Sito Generale MANGANI), che qui di seguito si evidênziano:

- a) telefonata interna al Sito delle ore 21.41 zulu nella quale oltre al riferimento ad una portaerei americana e a traffico americano si esprime la preoccupazione del Generale MANGANI che qualche aereo americano non si sia scontrato col DC9.
- b) telefonata ore 21.52 zulu tra il Tenente SMELZO di Martinafranca e il Capitano TROMBETTA di Ciampino nel corso della quale appare evidente come il Tenente SMELZO non si acquieti alle assicurazioni date da Westar-Vicenza circa l'inesistenza di traffico americano (accertamento che sulla base di questa telefonata risulterebbe essere stato fatto direttamente anche da Ciampino) e insiste per l'effettuazione di ulteriori accertamenti a Marsala, ponendo come causa della scomparsa l'alternativa tra una esplosione e un dirottamento.

- c) telefonata ore 06.17 zulu interna al Sito tra il Generale MANGANI e il responsabile del RCC di Martinafranca Tenente Colonnello LIPPOLIS, nel corso della quale quest'ultimo fa espresso riferimento ad un'esplosione come causa della caduta del DC9.
- d) telefonata ore 07.06 zulu, anch'essa interna al Sito sempre tra il MANGANI e il LIPPOLIS nel corso della quale entrambi, preso atto della comunicazione sul rinvenimento dei primi relitti del DC9 parlano espressamente di esplosione; si riportano qui di seguito le battute più significative di questa telefonata:

LIPPOLIS - eh, beh, intorno a quella macchia, staranno venendo a galla, mo' comunque le porto tutto il piano e le faccio vedere

MANGANI - ah, vabbè, ma comunque è stata una botta via

LIPPOLIS - si, si, è caduto dentro, è esploso secondo me

MANGANI - o qualche cosa dentro che ha

LIPPOLIS - secondo me qualche cosa nel bagagliaio magari che ha troncato i piani di volo ed è andato a fondo secco, insomma

MANGANI - poi non hanno avuto nemmeno il tempo di, di

Sia il LIPPOLIS che il MANGANI nelle deposizioni al G.I. (rispettivamente in date 1 luglio 1991, 26 luglio 1991, 14 gennaio 1992 il LIPPOLIS ed in date 26 luglio 1991 e 14 gennaio 1992 il MANGANI) confermano nella sostanza le ipotesi da loro formulate nelle suindicate telefonate, anche se il MANGANI (che dinanzi alla Commissione Stragi il 24 ottobre 1989 aveva sostenuto di nulla aver saputo in quella notte in ordine a una possibile attività americana in zona) si schiarisce i ricordi solo dopo che gli vengono fatte ascoltare le telefonate registrate a Martinafranca; va aggiunto, quanto al LIPPOLIS, che il medesimo già in sede di audizione(delegata al Colonnello BARALE) dinanzi la Commissione PISANO, nella primavera del 1989 aveva fatto chiaramente riferimento (vedi registrazione del colloquio, allegato agli atti della Commissione ma non alla relazione della Commissione stessa) alla circostanza per cui, sentito dal P.M. GUARINO pochi giorni dopo l'evento e sul luogo della raccolta dei reperti indicò al Magistrato il punto in cui, secondo lui, il DC9 sarebbe stato attinto dall'esplosione.

Il SOC di Martinafranca, in persona del Capo Controllore Capitano PATRONI GRIFFI, in più occasioni si attiva per individuare con precisione la traccia del DC9, ed, a riguardo, effettua telefonate ad Jacotenente, ottenendo tramite detto Sito la trasmissione da Potenza Picena della traccia Lima Kilo 477, ed a Licola; particolarmente interessanti le telefonate delle ore 20.10 zulu e delle ore 22.22 zulu. Nella prima, che qui di seguito si trascrive, Licola dà atto della presenza di

due traffici nella zona del sinistro e promette l'invio per Telescrivente dei relativi dati che poi, come si è osservato in precedenza, non sono stati più rinvenuti:

PATRONI GRIFFI - avanti

DI MICCO - eh, c'è il capitano Patronigriffi?

PATRONIGRIFFI - sono io

DI MICCO - ah, sono il maresciallo Di Micco, senta

PATRONI GRIFFI - mi dica

DI MICCO - eh, in quel...grosso modo a distanza di poco tempo

PATRONI GRIFFI - si

DI MICCO in quella zona c'erano due traffici

PATRONI GRIFFI - si

DI MICCO - noi vi manderemo per telescrivente le battute di tutti e due i traffici

PATRONI GRIFFI - benissimo

DI MICCO - va bene?

PATRONI GRIFFI - d'accor.. d'accordo

DI MICCO - arrivederci

PATRONI GRIFFI - okay, grazie

La seconda telefonata, che parimenti qui di seguito si trascrive, è indicativa della percezione da parte di Martinafranca della presenza di traffico militare al momento del sinistro:

ACAMPORA - (prosegue voce nell'interno: "io non riesco a parlare con loro, di chiamarmi".. Henri Chiarlie 141 è un militare, eh!
PATRONI GRIFFI - Chiarlie 141?
- ACAMPORA - si
PATRONI GRIFFI - okay, è un (inc.) di baffone, perciò...
ACAMPORA - okay

Della suindicata telefonata si è già ampiamente parlato nella prima parte della requisitoria con riferimento alla problematica della presenza di tracce di altri velivoli interferenti con la traiettoria del DC9; nel riportarsi a quanto in quella sede argomentato va comunque sottolineato un atteggiamento incerto e contraddittorio tenuto dal PATRONI GRIFFI in sede di deposizioni testimoniali con riferimento all'interpretazione della predetta telefonata, in particolare nella deposizione al G.I. dell'8 gennaio 1996 allorché (vedi pagg. 193 e segg. Della trascrizione) non riesce a spiegare il contrasto tra il fatto oggettivo che i C-141 hanno una velocità piuttosto bassa certamente non superiore a quella di un aereo civile ed il senso della sua esclamazione sui "baffoni" che sarebbe indicativa della

-

rilevazione di una velocità non riconducibile a quella dei C-141 e quindi a un diverso aereo militare. Sempre che, invece il riferimento non sia a "Baffone", ufficiale di AFSOUTH, come meglio indicato in altra parte della requisitoria.

Va infine ancora rilevato che nelle telefonate delle ore 23.53 zulu e segg. con Ciampino (interlocutori per Martinafranca LIPPOLIS e PATRONI GRIFFI e per Ciampino MASSARI) si riprende il discorso già avviato con Licola nelle telefonate delle 20.10 zulu e delle 23.04 zulu sulla presenza di due tracce al momento del sinistro e sul luogo della scomparsa del DC9 e si risolve piuttosto superficialmente il contrasto emergente dai plottaggi trasmessi da Licola con "un errore della Difesa Aerea".

2) Lo S.M.A. si attiva inoltre prima ancora che venga notificato il Decreto di sequestro del P.M. GUARINO per una raccolta a largo raggio comprensiva anche dei siti operanti nell'ambito del 1° ROC di tutta, la documentazione attinente la sera del sinistro (come emerge da nota autografa indirizzata al Colonnello OLIVETTI in calce a fono indirizzato dal Comando 3° Regione Aerea al Comando 1° Regione Aerea e relativo alla comunicazione del Sequestro GUARINO: detto appunto autografo evidenzia come il 1° ROC di Montevenda stesse lavorando sin da prima della notifica per raccogliere tutta la documentazione ed inviarla a Trapani; l'appunto autografo recita testualmente "Colonnello OLIVETTI, quando tutto pronto, il ROC lavora da ieri - e cioè 10 luglio - mandare tutto a Trapani"). Peraltro a Trapani risultano essere state poi spedite dal 1° ROC solo riduzione dati di Poggio Ballone e Potenza Picena mai pervenute a loro volta all'ITAV.

Più in generale non si comprende come mai dopo una iniziale attivazione non sia stata data esecuzione integrale al Decreto Sequestro GUARINO sempre operante anche dopo l'emanazione del pur più limitato Decreto SANTACROCE.

3) Contrariamente a quanto sostenuto dallo SMA, quantomeno nei primi giorni successivi all'evento, il Terzo Reparto fu avvertito sin dal 3 luglio 1980 dalla competente Autorità Militare Americana (CIRCUSNAVEUR) che erano state fatte ricerche sulla presenza di traffico militare americano la notte del sinistro.

Peraltro il Telex allegato in copia conforme alla nota in datà 20 dicembre 1980 inviata dal 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica allo Stato Maggiore della Difesa reca manoscritta la data del 3 dicembre 1980 (e tale data è poi riportata negli elenchi del materiale trasmesso e su altre copie). In realtà il documento è del 3 luglio 980 (come risulta con chiarezza sia dal gruppo data - orario che dalla

indicazione "185" giorno, entrambi facenti parte del telex originale, del quale sono state rinvenute fotocopie). La ragione della falsificazione è facilmente comprensibile: la eliminazione della data del Telex consente di posticipare il momento in cui vennero svolte le ricerche di possibile attività volativa Statunitense, che invece si erano avviate sin dalla sera stessa del 27 giugno 1980.

Indipendentemente dall'annotazione manoscritta appena indicata, va rilevato che la trascrizione del Telex reca una differenza significativa rispetto all'originale. E' ovvio che nella trascrizione esso possa essere stato depurato di alcuni riferimenti ad organi trasmittenti e riceventi, per ragioni di segretezza. Priva di alcuna ragione è invece la soppressione della data, così come quella del riferimento a precedente corrispondenza degli enti statunitensi. Anche in quest'ultimo caso, la soppressione non appare finalizzata alla tutela di esigenze di riservatezza, ma ad impedire la conoscenza di un dato mai, fino a quel momento, emerso e cioè che la ricerca di aerei statunitensi si era avviata nell'immediatezza del fatto.

A ciò si aggiunga che nella fotocopia del Telex allegata alla minuta del documento, sequestrata presso lo S.M.A. - 3° Reparto - e dunque utilizzata per la redazione della "copia conforme" allegata ai documenti trasmessi ad altre Autorità, la data risulta sottolineata, proprio nella parte omessa ("Jul 1980").

4) Lo SMA si attiva anche tramite il SIOS già nel giorno immediatamente successivo al sinistro nei rapporti con l'Attachè dell'Ambasciata Americana volti ad accertare la presenza o meno di traffico militare americano la notte dell'incidente; sul punto si contraddicono il Generale TASCIO (G.I. 29 maggio 1992, 4 marzo 1997, 6 marzo 1997) e l'Ufficiale del SIOS PICCIONI (come teste G.I. -18 settembre 1991 e 22 settembre 1992 e come imputato di falsa testimonianza G.I. 22 settembre 1992) rispettivamente Capo del SIOS ed Addetto al 4° Ufficio del SIOS medesimo (quello competente per i rapporti con gli Addetti Militari delle Ambasciate) in ordine alla comunicazione al SIOS delle ricerche effettuate dall'Ambasciata medesima su quanto accaduto la notte del sinistro (sostenendo il TASCIO che della questione se ne occupò esclusivamente il 4° Reparto senza nulla riferirgli trattandosi di questioni di routine-e assumendo invece il PICCIONI di non essersene interessato e che se un contatto vi fu questo fu a livello di vertice di Uffici).

I rapporti con l'Ambasciata statunitense nella materia in questione avrebbero dovuto esser tenuti dal SIOS, a essi istituzionalmente deputato (dichiarazioni MC DONNELL). Che ciò sia effettivamente avvenuto è confermato dalle dichiarazioni rese in sede di rogatoria dagli Assistenti dell'Addetto Militare dell'Ambasciata USA.

Particolarmente significative le dichiarazioni (marzo 1992) degli Assistenti all'Addetto Militare dell'Ambasciata USA MC DONNEL, COE e MC BRIDE che confermano che già nella notte tra il 27 ed il 28 giugno 1980 l'Ambasciata USA fu investita da richieste dell'Aeronautica Italiana su presenza di traffico militare americano e che furono tenuti contatti col SIOS; è da sottolineare altresì che il COE e il MC BRIDE affermano che le segnalazioni avute dall'Aeronautica Militare Italiana facevano riferimento anche alla possibilità che il DC9 fosse stato colpito da un missile. A riguardo si riportano qui di seguito alcuni stralci più significativi delle deposizioni del MC BRIDE e del COE, rese a Washington nel marzo 1992:

"MC BRIDE: noi siamo stati avvisati che c'era stato un incidente e abbiamo sentito delle voci per cui poteva essere stato un missile. Così ho chiamato immediatamente le operazioni aeree della Sesta Flotta per determinare quali, se ce ne erano, aerei erano (inc.)".

"COE: bene, di nuovo, poco tempo dopo l'incidente del DC9 si parlava del MIG 23 con il Signor DE ANGELIS, lui mi ha chiesto se potevo considerare che c'erano dei Libici coinvolti. La mia risposta era che da parte nostra avevamo preso in considerazione tutti gli altri aerei. La domanda specifica dopo era se avessimo preso in considerazione tutti gli altri aerei. La risposta era per forza "SI". Non sono in grado di dire esattamente ciò che ha avuto luogo. C'erano "intelligence aircraft" (aerei che registrano voci e segnali) che volavano su e giù per il mediterraneo e i libici ne erano consapevoli. I libici pensavano che stavano per intercettare quell'aereo, invece era un aereo civile. Di nuovo non sono in grado di dire quando ciò ha avuto luogo, posso sbagliarmi per quanto riguarda quando è successo, potrebbe essere prima o dopo l'incidente. Ma i Militari degli Stati Uniti e dell'Italia si erano preoccupati per una-possibile intercettazione da parte dei libici nella zona (inc.) in discussione. C'è stato un tentativo di intercettazione. C'era un tentativo di intercettare ed era finito con l'intercettazione di un aereo civile. Non so esattàmente quando è successo".

Insomma, mentre le Autorità politiche (per non parlare di quella giudiziaria) venivano tenute all' oscuro delle ipotesi che si formulavano ad altissimo livello circa le cause della perdita del DC9 (indipendentemente dalla loro fondatezza), l' ipotesi che l' aereo fosse stato abbattuto da un missile veniva comunicata al gruppo di lavoro dell' Ambasciata statunitense.

Si noti ancora che questa ipotesi non fu considerata immediatamente inattendibile, visto che se ne discusse ancora dopo il rinvenimento del MIG 23 e cioè - come meglio si vedrà appresso - in coincidenza con l' "attivismo" di fine luglio.

5) Lo SMA partecipa in prima persona attraverso il suo esperto radaristico Maggiore Mosti all'intensa attività svolta nelle prime settimane dopo il sinistro dalla Commissione LUZZATTI costituita dal Ministero dei Trasporti.

Sin dalle prime ore successive al sinistro era del tutto chiaro tra gli esperti radaristici dell'Aeronautica che dai dati radar di Ciampino risultava la presenza di plots interpretabili come traccia di un secondo aereo, interferente con il DC9. Si ipotizzò subito sulla base di questo elemento di fatto che l'aereo potesse essere stato abbattuto da un missile.

Per altro verso, sulla base di documentazione rinvenuta agli atti della Commissione LUZZATTI emerge chiaramente il livello di diffusione delle suddette ipotesi che si formulavano all'interno della Commissione stessa (con ruolo di primo piano del Maggiore MOSTI) sino al punto da interessare lo stesso RAI e del suo responsabile Generale RANA (che non a caso, come si vedrà infra già entro la prima decade di luglio del 1980 è in grado di riferire al Ministro dei Trasporti FORMICA che si ventila come possibile causa di caduta del DC9 quella del missile); si trascrive qui di seguito un significativo appunto, manoscritto, del 3 luglio 1980 ore 13.17 rinvenuto, come già accennato, tra gli atti della Commissione LUZZATTI:

"Telefonato a Ing. FIORINI/RAI - comunicato risultati RADAR:

1°) Cessa segnale TRASPONDER

2°) Appaiono ulteriori tracce sul primario divise in due maggiori e altre. Presenti PERESEMPIO³¹⁶, MOSTI³¹⁷, BONFIGLIO³¹⁸

- ore 13.30 telefonato a Com.te CHIAPPELLI³¹⁹ per riferire quanto sopra. Presenti PERESEMPIO e MOSTI

ore 13.41 US. EMBASSY NO PONT. ³²⁰ NOR SWITZER³²¹

Aldo MOSTI, componente della Commissione su indicazione dell'Aeronautica Militare.

Riccardo PERESEMPIO, membro della Commissione su indicazione del Ministero dei Trasporti.

Dovrebbe trattarsi del dr. BONFIGLIO, direttore dell'aeroporto civilè di Ciampino, presso il quale era stata accentrata tutta la documentazione sul sinistro, per disposizione di FIORITO DE FALCO.

Adriano CHIAPPELLI, presidente della Commissione d'inchiesta costituita dall'ITAVIA.

Potrebbe trattarsi dell'abbreviazione del nome di Johe PONTECORVO, rappresentante della Federal Aviation Administration (FAA) presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma.

ore 13.43 DOUGLAS FCO NO REPLY"³²².

E' dunque accertato documentalmente che già il 3 luglio 1980 gli esperti dell'Aeronautica avevano accertato anomalie nei tracciati radar e ne avevano informalmente dato notizia ai membri della Commissione LUZZATTI, i quali a loro volta ne avevano informato RANA.

D'altra parte, ciò è coerente sia con quanto è risultato circa la lettura dei dati effettuata la notte stessa da RUSSO e confortato dalla cartina sulla quale sono riprodotti a matita anche i plots -17 e -12, che con quanto è emerso da varie fonti circa le immediate interpretazioni dei dati, che fu possibile fare.

LUZZATTI ricorda di essere entrato in possesso dei tracciati nei giorni immediatamente successivi al sinistro.

MOSTI: "Noi ricevemmo subito, dopo uno o due giorni dall'inizio dei lavori della Commissione, dal 28 giugno cioè, il tracciato del volo ITAVIA. Si trattava di un disegno su un foglio di carta abbastanza grande. Il disegno consisteva in una successione di punti, che rappresentavano le varie posizioni nel tempo dell'aeromobile. Questo tracciato ci fu portato dall'allora maggiore o tenente Colonnello Giorgio RUSSO, responsabile dell'Ufficio Operazioni della RIV.

Riferimmo immediatamente al Presidente LUZZATTI di questo disegno ed egli venne a vederlo a CIAMPINO, accompagnato, mi sembra, da per esempio. RUSSO ci illustrò il tracciato" ³²³.

-- MOSTI afferma di non ricordare quali commenti facesse il RUSSO e che la sua ipotesi era quella del cedimento strutturale, poi tramontata a seguito delle analisi

David SWITZER, anche egli rappresentante della FAX presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma.

Il maiuscoletto riproduce lo stampatello del testo originale. (Vedasi nota allegata)

Deposizione del 5 luglio 1991. LUZZATTI ha chiarito che MOSTI - com'era logico visto la sua provenienza dal controllo del traffico aereo, essendo addirittura Capo sala di Roma Controllo - era stato incaricato specificamente di esaminare i tracciati radar, come componente di un'apposita sotto commissione, che aveva lavorato sin dai giorni immediatamente successivi al sinistro, quando era entrato in possesso dei tracciati. Della sotto commissione facevano parte Antonio RUSCIO ed Enzo ANTONINI, che però - more solito - ricorda di essersi occupato solo delle conversazioni TBT. Riesaminato specificamente sul tema del tracciato esibitogli da RUSSO, il MOSTI ha asserito che - pur avendo parte della sottocommissione - egli si era occupato più che altro di agevolare gli "scambi di documenti e tabulati" e che "il lavoro del gruppo non fu di analisi ma prevalentemente di trasporto del materiale da Ciampino alla sede della Commissione e viceversa" (deposizione del 16 aprile 1994).

giunte dagli Stati Uniti. Afferma anche di avere appreso delle valutazioni espresse dai tecnici statunitensi PONTECORVO e LUND ma asserisce di non aver informato lo Stato Maggiore, pur essendo egli rappresentante dell' Aeronautica militare nella Commissione. Su tale punto egli non è attendibile.

Più preciso ancora è Antonio RUSCIO³²⁴.

"Per quanto riguarda i dati radar, abbiamo in primo luogo quelli di Ciampino. Ci fu dato una sorta di diagramma - ricordo che si trattava di un foglio di un metro per un metro circa, ripiegato - su cui erano riportate le tracce relative all'A/M in questione, sotto forma di cerchietti ...Alla fine di queste "tracce" erano state trascritte ulteriori tracce relative alle risposte del radar primario. Queste saranno state dalle quindici alle venti ed erano disposte per brevissimo spazio lungo il proseguimento della rotta che l'aereo avrebbe dovuto percorrere e quindi lateralmente verso est. Ricordo che ce n'era un'altra, ad ovest, che fu correlata con altre tracce sia dalla Selenia che dall'NTSB statunitense.

Questo "diagramma" o tracciato fu consegnato a MOSTI e ANTONINI nei locali della RIV, dal Colonnello Giorgio RUSSO, come mi fu riferito dagli stessi MOSTI e ANTONINI.

.... omissis

Credo che LUZZATTI abbia redatto un breve verbale delle dichiarazioni del controllore".

La consegna del diagramma è confermata da ANTONINI, che però non ricorda nulla di particolare, né che si fosse fatta alcuna ipotesi³²⁵.

PONTECORVO, esaminato in rogatoria, ricorda invece molto bene che "c'era, secondo quello che l'uomo del radar, l'esperto in quel campo - e c'era un esperto nel campo radar - c'era una traccia di qualcos'altro ma non si poteva ... era intermittente ed era molto debole. Se fosse o meno un oggetto vero e proprio non potevano dirlo ... non si poteva identificare ... omissis ... Si, era intermittente, non era una traccia stabile ... e non era forte.".

Gli incontri per esaminare questi tracciati radar, secondo PONTECORVO, erano avvenuti nell'aeroporto di Ciampino. L'esperto non era sicuramente LUND, ma uno specialista italiano del traffico aereo (e cioè il RUSSO). PONTECORVO descriveva quindi il foglio (che infatti fu sequestrato) redatto da RUSSO, sul quale si indicava la

Deposizione del 5 luglio 1991.

Deposizione del 5 luglio 1991.

seconda traccia "intermittente" e per la quale si era ipotizzato trattarsi di un'interferenza (si tratta palesemente della traccia costituita dai punti -17 e -12).

CHIAPPELI conferma che già la sera stessa vi erano voci "ufficiose" in sala radar, ove egli si era recato, circa la presenza di un traffico militare e che la lettura dei dati radar fatta dalla Commissione da lui presieduta concluse nel senso della presenza di un'altra traccia.

Conferma della ricostruzione dei fatti prospettata viene anche dall'Ing. Francesco BOSMAN, componente della Commissione LUZZATTI. Dalle dichiarazioni al G.I. del BOSMAN in data 8 ottobre 1991 risulta che il RUSSO nel discutere con il BOSMAN del tracciato radar che aveva trasporto su di una cartina geografica, nei giorni immediatamente successivi al sinistro, giunse a formulare, sia pur in alternativa a quella di un cedimento strutturale, l'ipotesi di una esplosione come causa della caduta del DC9.

Secondo BOSMAN, RUSSO fece esplicito riferimento all'abbattimento del DC9 da parte di un missile lanciato dall'aereo, la cui presenza poteva dedursi dai *plots* a ovest della traccia del DC9.

RUSSO conferma di aver suggerito al BOSMAN l'ipotesi di un'esplosione come desumibile dai dati radar, ma con esclusivo riferimento a un'esplosione interna e cioè a una bomba. Tale versione è palesemente insostenibile, giacché è evidente che da nessun elemento radaristico è seriamente desumibile l'ipotesi della bomba. Non si riesce a comprendere in che cosa la distruzione in volo di un aereo a causa di una bomba possa lasciare una traccia radar diversa da quella di un'analoga distruzione, causata da cedimento strutturale. Ben diverso è il caso in cui, invece, dagli echi radar sia possibile vedere la presenza di altri velivoli e quindi ipotizzare la collisione o l'attacco missilistico.

Si noti, infine, che non a caso RUSSO - esperto nell'interpretare i tracciati radar - non ipotizzò una collisione, giacché troppo distante appariva la traccia dell'intruso e giacché egli evidentemente collegò ai punti -17 e - 12 anche quello 2b (successivo al ritorno 0, ma situato a ovest di questo): egli cioè fece-correttamente quelle correlazioni che, come s'è detto ampiamente in altra parte delle requisitorie, si impongono con la forza dell'evidenza e possono essere superate solo con la costruzione di un complesso apparato conoscitivo, diverso da quello noto a chiunque operasse con i radar Marconi e Selenià.

Il RUSSO, peraltro, ammette che sul tabulato da lui esaminato e sulla base del quale redasse lo schizzo poi portato in Commissione erano rilevabili plots ad Ovest della traiettoria del DC9 indicati come meno 17 e meno 12 ma sostiene che non li riportò nel plotting in quanto al momento di siffatta redazione altro era l'obiettivo da raggiungere e cioè l'individuazione del punto di caduta dell'aeromobile.

Si vedrà infra, nella parte della requisitoria dedicata alla posizione del RUSSO Giorgio quale imputato, l'infondatezza di siffatta giustificazione.

Quello che in questa sede va evidenziato, perché rilevante sotto il profilo della contestazione del delitto di attentato a Organi costituzionali, è che comunque il Maggiore MOSTI non appare credibile laddove nella già citata deposizione del 5 luglio 1991 afferma di non ricordare quali fossero state le ipotesi sulla causa del sinistro avanzate dal RUSSO in sede di Commissione LUZZATTI pur ricordando che appena uno o due giorni dopo l'inizio dei lavori della Commissione il RUSSO portò loro il tracciato sopra indicato.

6) Lo SMA, tramite il SIOS si attiva particolarmente alla fine di luglio del 1980 contestualmente ad improvviso interesse manifestato per la vicenda del DC9 dal SISMI (che fino ad allora aveva seguito con apparente distacco, nei suoi appunti, la vicenda) infatti il 28 luglio 1980 il Generale TASCIO, responsabile del SIOS fa nella sua agenda questa testuale annotazione:

"Notarnicola 28 11.00
un suo uff.le qui
Sparsa la voce ad alti livelli
DC9 ponza, tracce registrate
Un Uff.le si è mosso subito e testimonierà
10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia
la posizione era tale da dover richiedere
manovre".

In sede di interrogatorio in data 18 marzo 1997 il Generale TASCIO, pur in un contesto di generale opacità della memoria, in ordine al significato di detto appunto puntualizza che la voce "ad alti livelli" era una voce che circolava a livello ministeriale e deve anche ammettere, dinanzi alla contestazione del rinvenimento presso il SIOS d'una copia di un appunto SISMI sul MIG Libico del 28 luglio 1980 di cui infra recante la sua annotazione manoscritta "da T.Col. ALLORO 1^ Divisione (consegnata in data 29 luglio 1980)", che effettivamente ricevè un Ufficiale del SISMI inviato da NOTARNICOLA che gli consegnò il cennato appunto.

Lo stesso 29 luglio 1980 la Prima Divisione SISMI redige un appunto per il Direttore del Servizio a firma apparente del Colonnello NOTARNICOLA (la cui firma peraltro sarà riconosciuta falsa dalla perizia grafica del Professor PERRELLA) nel quale si parla di illazioni apparse sulla stampa concernenti ipotesi di collisione con altro aereo come causa della caduta del DC9 e tra l'altro si dà atto che il Capo Reparto del SIOS, direttamente interessato ha acconsentito a ricercare presso il Terzo ROC di Martinafranca copia di registrazioni Radar dalle quali possono evidenziarsi indizi di collisione.

A prescindere da quanto più diffusamente si è argomentato su tale vicenda nella parte della requisitoria relativa alle posizioni degli imputati TASCIO, NOTARNICOLA, ALLORO ed altri Ufficiali del SISMI, non può non sottolinearsi in questa sede che alla fine di luglio 1980 sia il SISMI che il SIOS prestano particolare attenzione alla zona di Ponza che è quella in cui il DC9 transita pochissimo tempo prima della caduta e sulla quale, come si è osservato in precedenza alcuni controllori di volo di Ciampino individuarono presenze di traffico militare appunto proprio in orario antecedente la caduta dell'aereo, e stabiliscono altresì un possibile collegamento tra la caduta del DC9 e quella del MIG Libico (il riferimento all'aereo che volava sulla spiaggia è, come si vedra infra tratto dall'appunto SISMI del 28 luglio 1980 sopra indicato, relativo al MIG Libico).

Ma ciò che è più singolare è che detto comune interessamento non nasce a fine luglio 1980 ma trova un suo aggancio già nella riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa il 21 luglio 1980 (il cui contenuto è annotato nell'agenda del Generale MELILLO) nel corso della quale il Direttore del SISMI SANTOVITO, presente il Generale TASCIO, fa un chiaro accostamento tra il DC9 e il MIG Libico, nonché nell'appunto acquisito presso lo Stato Maggiore del SISMI, annotato alle ore 19.00 del 23 luglio 1980 dal Colonnello D'ELISEO, Capo dell'Ufficio del Direttore del SISMI in cui si legge testualmente: "si per SIOS per progetto NOTARNICOLA-TASCIO", ed ancor prima al "contatto" SIOS - SISMI che si crea subito dopo il rinvenimento del MIG Libico e del quale più diffusamente si parlerà infra con particolare riguardo al ruolo dell'allora Funzionario della Seconda Divisione SISMI Colonnello MILANI.

7) Va infine sottolineato come lo SMA mostri eccezionale solerzia nell'agosto 1980 in occasione del rinvenimento di un casco in località Traiba (10 agosto 1980); il Sotto Capo di Stato Maggiore FERRI invia all'aeroporto di Boccadifalco due Ufficiali Superiori, il Colonnello BOMPREZZI del SIOS ed il Colonnello SIDOTI del Terzo Reparto per visionare il reperto (che veniva poi consegnato in data non precisata all'Aeronautica per analisi e veniva poi rinvenuto tra i reperti del MIG Libico senza che fossero stati chiariti i passaggi intermedi)

IV. 1. 3.

CONDOTTA DELLO STATO MAGGIORE AERONAUTICA NEI RAPPORTI FORMALI CON LE AUTORITÀ POLITICHE.

A tale attivismo "motu proprio" fa paradossalmente riscontro una sostanziale inerzia quando non un vero e proprio ostruzionismo allorché lo Stato Maggiore medesimo è richiesto di collaborare non solo con l'A.G. ma con lo stesso Governo che nella immediatezza del grave evento gliene faceva richiesta (atteggiamenti di inerzia e/o ostruzionismo che determinano tra l'altro quantomeno la dispersione di rilevantissimo materiale probatorio).

Più in particolare l'atteggiamento omissivo e deviante dei supremi vertici dell'Aeronautica Militare oltre che dal complesso contesto di alterazioni, soppressioni e dispersioni di materiale nonché di intenso ma informale attivismo sopra evidenziato può essere altresì individuato nei seguenti punti:

A) Omissione della comunicazione di tutte le informazioni acquisite e sopra evidenziate al Ministro della Difesa.

Infatti tutto ciò che, dal momento dell'incidente sino al dicembre 1980 perviene in via formale al Ministro della Difesa è l'appunto del Capo di stato Maggiore della Difesa il data 4 luglio 1980 a firma del Generale TORRISI che recita testualmente:

"APPUNTO PER IL SIGNOR MINISTRO

- A seguito della richiesta di informazioni sui materiali recuperati in mare nella zona ove è occorso l'incidente all'aereo DC9 ITAVIA il 27 giugno u.s. informo la S.V. Onorevole di quanto segue:
- 1) I materiali sono stati accentrati su Nave Doria per l'immediato trasferimento a Bocca di Falco. Il Comandante di Nave Doria, C. V. Aldo GALLO riferisce che ad un primo esame essi mostrano tutti i segni di una lunga permanenza in mare per cui si esclude il loro collegamento con l'incidente di cui si tratta.
- 2) Il Comandante della Capitaneria di Portò di Palermo; C. V. (CP) Sergio PIANTANIDA presa visione dei materiali giacenti a Bocca di Falco riferisce quanto segue:

- a. n. l Salvagente a giubbotto, tipo kapok, con scritta USN tipico da marinaio è diverso da quello per aerei che è a tasche pettorali e molto più leggero;
- b. n. 1 schienale di seggiolino da pilota simile ma di marca diversa a quello recuperato dal DC9 caduto a Natale '78 con scritte inglese, è sostanzialmente diverso da quelli montati su Jet militari;
- c. n. 2 ruote accoppiate con asse di 25-30 cm di semplice fattura montanti pneumatici 3/50/8 MICHELIN (filiale di Roma) li fornisce per montaggio su carrelli trasporto materiale. La stessa filiale informa che la MICHELIN non costruisce pneumatici su carrelli d'aereo;
- d. Il Giornale di Sicilia di stamane riporta che secondo gli inquirenti nulla è stato trovato che possa far pensare ad una collisione in volo.

Firmato Generale Torrisi

"Pendent" di siffatta sostanziale omissione di comunicazioni è il contenuto della relazione che il Ministro della Difesa Onorevole LAGORIO fece alla Commissione della Difesa della Camera dei Deputati il 10 luglio 1980, riferendo in particolare che il traffico aereo non era intenso ed era da escludere l'ipotesi di una collisione con in velivolo militare italiano e che analoga dichiarazione era stata fatta dalle Autorità Militari Alleate.

Come si vede nessun cenno si fa in siffatta relazione alle ipotesi di esplosione pur formulate come si è visto negli ambienti dell'Aeronautica Militare sia la notte del - sinistro sia nei giorni immediatamente successivi, e soprattutto non si puntualizza affatto che la dichiarazione delle Autorità Alleate non è una dichiarazione di routine ma fa seguito a una espressa sollecitazione da parte delle Autorità Italiane, sollecitazione nata la stessa notte dell'incidente sulla base della segnalazione di presenza di traffico militare americano, sollecitazione a sua volta scaturita da un atteggiamento di intensa preoccupazione diffuso, in quella medesima notte, in tutti i Siti dell'A.M. che, come si è in precedenza già evidenziato portò-ad immediate "riduzione dati" a Marsala, Poggio Ballone, Potenza Picena e Ciampino e, nella mattinata del 28 giugno 1980 nel lontano sito di Poggio Renatico (riduzione dati della cui effettuazione non fu mai data comunicazione al Ministero della Difesa laddove, come si è già visto sopra, fu portato a conoscenza delle Superiori Autorità solo il "Plotting" redatto la mattina del 28 giugno 1980 dal Tenente Colonnello RUSSO Giorgio, plotting non riportante peraltro i tre famosi plots non ricollegabili alla traiettoria del DC9).

Il Ministro LAGORIO chiarisce espressamente, nella deposizione al G.I. del 16 gennaio 1992 che, nessuna segnalazione gli pervenne in merito dall'Aeronautica Militare e in particolare che la notizia che gli Alleati escludevano la presenza di loro velivoli o esercitazioni è sempre stata riferita al Comando del Sud della NATO e mai a rapporti con l'Ambasciata degli Stati Uniti.

B) Espressa esclusione di qualsiasi valutazione sui dati e sulle informazioni provenienti da Ciampino sul presupposto - rivelatosi falso - che tali dati e informazioni non fossero in possesso della Forza Aerea perché derivanti dal materiale sequestrato dalla Magistratura.

Infatti il Ministro LAGORIO nella deposizione al G.I. il 10 dicembre 1997 afferma che la versione permanente dei militari fu quella di non avere a disposizione tutti gli elementi di rilevazione perché acquisiti dall'A.G.; dal canto suo la Commissione PRATIS, costituita dal Presidente del Consiglio dei Ministri il 23 novembre 1988, a pag. 19 della sua relazione depositata il 10 maggio 1989 prende atto della impossibilità di acquisire i nastri di Ciampino presso lo Stato Maggiore in quanto gli stessi risultavano sequestrati.

Al contrario risulta ampiamente, in atti, che dei nastri di Ciampino l'A.M. poté estrarre subito delle copie tanto è vero che copie di detti nastri vennero date alla Commissione LUZZATTI, ai tecnici della SELENIA e della DOUGLAS nonché ai tecnici dell'ITAVIA (vedi sul punto le dichiarazioni del Ministro FORMICA alla Commissione Stragi del 29 giugno 1989, del LUZZATTI sempre alla Commissione Stragi il 12 luglio 1989, del FIORITO DE FALCO al G.I. il 16 ottobre 1990, del MOSTI al G.I. il 5 luglio 1991, ed ancora del RUSSO e del LA TORRE dinanzi la Commissione PISANO).

C) Predisposizione di informative false nei contenuti per il Ministro della Difesa (e di conseguenza per il Presidente del Consiglio), così da impedire l'esercizio di qualsiasi potere di vigilanza e direzione da parte del Governo.

Ci si riferisce in particolare alla nota inviata al Ministro della Difesa tramite Stato Maggiore della Difesa in data 20 dicembre 1980 ed a firma del Sotto Capo di Stato Maggiore FERRI; nota che significativamente è redatta appena tre giorni dopo la presentazione alla Camera, voluta dal Ministro dei Trasporti FORMICA, della relazione preliminare della Commissione LUZZATTI: diffusione avvenuta il 17 dicembre 1980 e che prospettava sia pur in alternativa a quella di una bomba,

l'ipotesi di un missile come causa dell'incidente; pochi giorni prima vi era stata inoltre la polemica dichiarazione del legale rappresentante dell'ITAVIA DAVANZALI che aveva invece "sposato" apertamente la tesi del missile.

Si reputa necessario trascrivere qui di seguito il testo integrale della nota sopra indicata:

- 1) La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quantomeno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente, precedendo così, senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita Commissione d'indagine nominata dal Ministero dei Trasporti che, secondo la stessa stampa, è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile.
- 2) Allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa, nonché dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità interessate alla vicenda, si ritiene doveroso precisare quanto segue:
- a. al momento dell'incidente:
- nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo;
- -- non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della 6^ Flotta USA, come dichiarato da CIRCUSNAVEUR con il messaggio in allegato;
 - sul Poligono Sperimentale Interforze di∑Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività;
- a. l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A.M. sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai Radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti. I tre Centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di tre Miglia o, peggio, sarebbe entrato in collisione con il DC9;

- b. è inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal Centro di Marsala. E' invece vero che detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro). Ma proprio perché l'interruzione è posteriore di ben quattro minuti al momento dell'incidente, tutti gli eventi ad esso riferiti risultano perfettamente registrati e vagliabili senza alcuna penalizzazione sui risultati delle analisi;
- c. nella zona di Ustica ed alla quota di volo del DC9, al momento dell'incidente il vento, secondo i dati forniti dal Servizio Meteorologico, aveva un'intensità di circa 100 nodi e proveniva da Ovest, perpendicolarmente alla rotta del velivolo. Questi dati indicano che dopo l'incidente i resti del DC9 sono stati sicuramente trasportati dal vento verso Est. E' invece molto opinabile l'affermazione che ciò sia accaduto a causa dell'impatto con un missile, considerato che la traccia radar del DC9, alla scala dello schermo radar, corrisponde ad una macchia delle dimensioni di 200-500 metri; di conseguenza lo spostamento del DC9 per urto con un missile od oggetto volante di analoghe dimensioni sarebbe impercettibile sugli schermi radar e difficilmente rilevabile;
- d. in merito poi al relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina, è confermato che si tratta di parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo Becchecraft AQM-37A.
 - Tale tipo di bersaglio è stato utilizzato dalla METEOR sul Poligono di Salto di Quirra nel corso del programma HELIP-OPLO relativo alle prove di tiro in Europa del missile S/A ''Improved Hawk''.
 - In quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 7.6.1979-22.1.1980. Tutti i bersagli erano di color arancione e due di essi sicuramente "coccardati" (come il relitto). Va inoltre segnalato che la vernice usata è resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. Pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine, non può essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'ITAVIA.

FIRMATO SOTTO CAPO DI S.M.A. GENERALÈ FERRI

E' appena il caso di sottolineare il carattere parziale, fuorviante e sotto taluni profili oggettivamente falso della nota sopra indicata; alla luce, infatti, di quanto in precedenza osservato in ordine alle cognizioni acquisite dall'A.M. nei primi giorni e nelle prime settimane successive al disastro aereo appare non aderente alla realtà l'affermazione di cui al n. 2 lettera a) quantomeno relativamente ai punti attinenti alle esercitazioni in corso e alla presenza di navi o velivoli; le affermazioni di cui al n. 2 lettera b) oltre a fare, singolarmente, riferimento a una documentazione dei Radar di Marsala mai pervenuta all'A.G. (e ad ignorare invece quella pur acquisita anche se poi come si è visto dispersa di Poggio Ballone) non fa affatto menzione di tutte le incertezze oggettivamente emergenti in ordine ai tracciati rilevati a Licola e che drammaticamente emergono dalle conversazioni notturne con Martinafranca; ancora nulla dice la nota sulle diverse interpretazioni in ordine ai tre Plots anomali che appaiono dal Radar di Ciampino e che all'epoca in cui è redatta la nota molti tecnici, anche stranieri, come si è detto in precedenza avevano interpretato come possibile prova di altro aereo; infine alcun cenno si fa, nella nota medesima all'intensa ricerca della presenza di traffico americano che aveva caratterizzato l'operato dell'ACC di Ciampino e dei Siti della Difesa Aerea la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980. A riguardo va sottolineato come il riferimento, nella lettera a) della nota al messaggio di CIRCUSNAVEUR sia ambiguo in quanto nella nota non si fa riferimento alla data del messaggio allegato, data che invece nella copia allegata è falsificata (3 dicembre 1980 invece che 3 luglio 1980) onde evitare che con l'indicazione della data effettiva (3 luglio 1980) venisse alla luce che si era dovuto interessare nell'immediatezza del fatto anche l'Ambasciata Americana seguendo quindi un canale dettato da motivi di urgenza e di allarme.

Va qui ricordato che il Ministro della Difesa dell'epoca Onorevole LAGORIO - abbiæ espressamente affermato (vedi deposizione 16_gennaio 1992 - pagg. 42 e segg. Relativa trascrizione) che ove gli fosse stato segnalato un contrasto tra ciò che veniva segnalato dagli organi di controllo del traffico aereo e cioè la presenza di intenso traffico e la negazione da parte Statunitense dell'esistenza di aerei, ciò sarebbe stato sufficiente a mettere in moto iniziative con responsabilità politica. Si trascrivono qui di seguito le battute più significative della sopra indicata deposizione:

omissis

LAGORIO - innanzi tutto di mettere in chiaro questa cosa per passare dal sospetto generico a un dubbio con degli elementi, e poi trattandosi, se eventualmente si trattava di velivoli di altri paesi, se era un affare di un velivolo italiano avremmo dovuto sbrigarcela in casa nostra, aprendo una inchiesta

profondissima in tutti i nostri reparti, se invece si trattava di velivoli stranieri non c'è dubbio che compito mio sarebbe stato quello di informare il Ministro degli Esteri e il Presidente del Consiglio perché su questa questione ci Fosse una riunione di Gabinetto, o una riunione ristretta, o il CIIS, insomma a livello che il Presidente del Consiglio avrebbe scelto, non c'è dubbio.

G.I. - cioè si sarebbero messe in moto tutta una Serie di attività

LAGORIO - e penso anch'io

G.I. - a più livelli

LAGORIO - penso anch'io, penso anch'io

P.M. - per mettere in moto questa attività sarebbe stato sufficiente l'indicazione che vi era un contrasto tra ciò che veniva segnalato dagli organi di controllo del traffico aereo, e cioè la presenza di un intenso traffico e la negazione da parte statunitense della esistenza di aerei

LAGORIO - naturale, ma sarebbe bastato mettere in movimento iniziative con responsabilità politica, che si mettesse in evidenza che i primi rapporti non corrispondevano alla verità, indipendentemente dal dolo o colpa di chi li aveva redatti, non corrispondevano alla verità che quindi c'era qualche cosa in più che doveva essere messa in chiaro. E' evidente, penso anche col senno di oggi, che se arriva un piccolo pezzo di carta e dice: stiamo vedendo se per caso non ci fosse un altro velivolo, questo di per se non mette in allarme un Ministro, ma il funzionario di alto livello che redige questo documento deve dire: io sto studiando, sto indagando per sapere se c'è un altro velivolo, perché da questo altro velivolo farei scaturire queste, farei queste deduzioni che mi aprono un altro scenario, allora così il rapporto è, non voglio dire, fedele, il rapporto è esauriente per l'Autorità politica che deve prendere le decisioni, tenendo conto che sul tavolo del Ministro arrivano Migliaia di carte

P.M. - cioè in altri termini, non le fu riferito che non c'erano mai stati alcun - dubbio quella notte insomma

LAGORIO - mai, nessun dubbio, mai nessun

P.M. - che quella notte era stato tutto tranquillo all'interno dell'Aeronautica insomma

LAGORIO - assolutamente, assolutamente

P.M. - era stato tutto estremamente lineare

LAGORIO - così.

omissis

Riscontro alle sopra indicate dichiarazioni del Ministro LAGORIO perviene poi dalla deposizione resa al G.I. in data 30 luglio 1992 dal Senatore Francesco COSSIGA, all'epoca dei fatti Presidente del Consiglio dei Ministri, che ribadisce di nulla aver saputo, neanche a livello informale né dal Ministro LAGORIO né da

parte dei vertici delle Autorità Militari in ordine a rapporti intercorsi con l'Ambasciata Americana e alla segnalazione di presunto traffico militare non italiano e puntualizza che dal Governo la caduta del DC9 fu percepita come evento di routine, pur doloroso tanto è vero che esso non fu inserito all'ordine del giorno né del Consiglio dei Ministri del 30 giugno 1980 né in quelli successivi finché rimase in carica il suo Governo (nell'ottobre 1980 al Governo COSSIGA subentrò il Governo FORLANI). Tantomeno si parlò della caduta del DC9 nelle numerose riunioni tenute in quel periodo dal C.I.I.S. (Comitato Interministeriale per la Sicurezza) anch'esso presieduto dall'Onorevole COSSIGA, quale Presidente del Consiglio dei Ministri fatta eccezione per la seduta del 5 agosto 1980, tenutasi nell'immediatezza della Strage di Bologna, nella quale l'Onorevole BISAGLIA, all'epoca Ministro delle Partecipazioni Statali, accennò a un possibile collegamento tra la Strage di USTICA e quella di Bologna.

D) Omissione della segnalazione alle competenti Autorità Governative e Ministeriali della problematicità con la quale si venne prospettando all'A.M. la vicenda relativa alla caduta del MIG Libico, caduta che anche se non è con certezza collegabile con la Strage di USTICA, è però dubbio che si verificò, così come accreditato ufficialmente, il 18 luglio 1980 o non piuttosto in data antecedente.

IV. 1. 4.

PROBLEMATICA RELATIVA AL MIG LIBICO

A riguardo dello specifico ultimo profilo di omissione sopra evidenziato appare opportuno, a questo punto della esposizione, riepilogare tutte le emergenze istruttorie che da un lato consentono di ritenere plausibile l'ipotesi di una caduta del MIG Libico in data anteriore al 18 luglio 1980 e d'altro lato evidenziano come lo S.M.A. effettuò sin nell'immediatezza dei fatti dei collegamenti, sia pur solo a livello di ipotesi da verificare, tra la caduta medesima e quella del DC9.

Il MIG 23 Libico viene rinvenuto, spezzato in tre tronconi, da persone del luogo in Agro di Castelsilano, in località Calamiti, sul pendio scosceso di un impervio burrone chiamato "Timpa delle Megere", in un orario che con qualche approssimazione data la mancanza di una rigorosa istruttoria nella fase iniziale può collocarsi in ora successiva alle 11.30 della mattina del 18 luglio 1980.

Nessuno dei testimoni vide la caduta vera e propria dell'aereo, ma la loro attenzione fu attratta o da un botto che segue la traiettoria di un aereo a bassa quota che poi scompare alla vista del testimone o da un incendio.

Prime comunicazioni ufficiali ad Autorità avvengono al Sindaco di Castelsilano BRISINDA ed alla Stazione dei Carabinieri di Caccuri in rapida successione entro le ore 13.00; intervengono nelle ore pomeridiane sul posto oltre ai Carabinieri di Caccuri quelli delle limitrofe Compagnie di Cirò Marina e Crotone, e un po' più tardi del Gruppo di Catanzaro, unità dei Vigili del Fuoco e personale dell'Aeronautica Militare proveniente dalla Base di Gioia del Colle e dal SIOS di Bari. Nella tarda serata arriverà anche il Capo del Secondo Reparto SIOS Generale TASCIO.

Tra i rottami del MIG viene rinvenuto il cadavere del pilota alla cui ispezione esterna procede alle ore 17.00 pomeridiane, sullo stesso posto del rinvenimento, il Vice Pretore reggente della Pretura di Savelli, territorialmente competente per gli atti urgenti di Istruzione ex art. 231 C.P.P. 1930, Avvocato RUGIERO, che si avvale dell'ausilio quale perito Medico Legale del Medico Condotto di Castelsilano Dott. SCALISE; su sollecitazione di quest'ultimo, stante il livello di decomposizione della salma, la stessa la sera medesima viene tumulata nel cimitero di Castelsilano.

L'Ambasciata Libica sin dal 20 luglio 1980 inoltrò al Ministero Affari Esteri una nota verbale in cui si informavano le Autorità Italiane che alle ore 10.30 del 18 luglio 1980 un MIG 23 Libico mentre era in volo di addestramento aveva interrotto i contatti ed era scomparso, e che il pilota, colto da malore, aveva continuato nella stessa direzione il volo fino all'esaurimento del carburante; la medesima Ambasciata chiese l'autorizzazione affinché esperti Libici effettuassero un sopralluogo nella zona dell'incidente e provvedessero al recupero urgente della salma del pilota e del velivolo.

Nella predetta nota verbale si precisò altresì che il MIG 23 a circa 200 chilometri da Bengasi, a seguito di malore che aveva colpito il pilota, erasi disperso ed era precipitato in Calabria.

Il 23 luglio 1980 (lo stesso giorno in cui, su ordine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Crotone, veniva riesumata e sottoposta ad autopsia presso il Cimitero di Castelsilano la salma del pilota ad opera dei periti Erasmo RONDANELLI ed Anselmo ZURLO, rispettivamente Primario Patologo e Primario di medicina Generale all'Ospedale Civile di Crotone) fu costituita una Commissione di inchiesta italo libica con il compito di stabilire le cause

dell'incidente occorso al MIG 23 rinvenuto in Sila. Tale Commissione, composta da sei Ufficiali dell'Aeronautica Militare Italiana e da quattro Ufficiali Libici e presieduta dal Colonnello Sandro FERRACUTI, tenne undici riunioni tra il 24 luglio e il 22 agosto 1980.

La Commissione italo libica diede atto, nella sua relazione delle informazioni fornite dalle Autorità Libiche e secondo le quali il MIG 23 era decollato, privo di armamento e di taniche esterne di carburante, alle 09.54 del 18 luglio 1980 dall'aeroporto di Benina (Bengasi) in missione di addestramento; all'ultimo punto di riporto (Madrasat Thalath) tuttavia, il pilota, il cui comportamento aveva già presentato delle anomalie, invece di assumere la prua prevista di 305° per fare ritorno alla base, aveva assunto prua 330° mantenendola fino a scomparire dagli schermi Radar libici e senza che altri caccia libici riuscissero ad intercettarlo. La Commissione concluse poi che la caduta del velivolo era da attribuire "allo spegnimento del motore, avvenuto in alta quota e causato dall'esaurimento del combustibile". Pur non potendo stabilire con certezza i motivi che avevano portato il MIG "così lontano dalla propria base, oltre la sua autonomia massima, su una rotta non programmata", la Commissione - tenuto presente, tra l'altro, il comportamento anomalo del pilota già durante lo svolgimento della missione e il suo mancato tentativo di entrare in contatto con gli Enti italiani del traffico aereo, di compiere un atterraggio di fortuna o di gettarsi dall'aereo - ipotizzò "uno stato di progressiva perdita di coscienza da parte del pilota attribuibile a fattori patologici non ulteriormente precisabili".

Il 26 luglio 1980 il Procuratore della Repubblica di Crotone concedeva il Nulla Osta all'espatrio della salma del pilota mentre il 30 settembre 1980 i rottami del MIG 23 venivano rimossi è successivamente trasportati in Libia con velivolo libico.

Sin dai primi giorni successivi al rinvenimento del MIG fu sollevato il problema di come avesse potuto detto aereo "bucare" i Radar della Difesa Aerea Italiana, proprio un giorno, il 18 luglio 1980, in cui era in corso un'esercitazione NATINAD; sul punto il SIOS, prima con appunto del 5 settembre 1980 e poi con nota del 19 settembre 1980, formulava risposte interlocutorie nel senso che non poteva escludersi che una traccia rilevata dal 32° CRAM di Otranto alle ore 09.12 zulu del 18 luglio 1980 a 53 NM da Crotone potesse attribuirsi al MIG anche se essa era stata qualificata dall'operatore come "friendly" (cioè amica e non "zombie" come sarebbe stato logico trattandosi di velivolo nemico o comunque non alleato).

Un primo dato emergente dall'Istruttoria che incrina fortemente la verità ufficiale accreditata sulla vicenda del MIG Libico è costituito dalle conclusioni della

perizia tecnica disposta dal G.I. di Roma: infatti i periti CASAROSA, DELLE MESE e HELD concludono per una ricostruzione della rotta seguita dal MIG Libico incompatibile con la versione ufficiale fornita dai Libici (conclusione ribadita nel supplemento di perizia depositato dai periti in risposta ai rilievi redatti in merito dall'imputato MELILLO); in particolare i periti a pagg. VI - 9 e segg. concludono nel senso che il MIG 23, tenuto conto del carburante imbarcato e delle caratteristiche della missione effettuata (quota, velocità, uso dell'A/B, manovre, eccetera) non risulta aver avuto la sufficiente autonomia per coprire la tratta Benina Castelsilano, e che le caratteristiche della traiettoria di volo del MIG 23 poco prima dell'impatto ipotizzate dalla Commissione Italo Libica (velivolo proveniente dal Sud, pilota in stato di incoscienza, motore spento) non corrispondono a quanto osservato dal teste Sig. Piccolo (velivolo proveniente da Nord, manovra per evitare il costone, rumore del motore "normale").

I periti concludono altresì nel senso che non è possibile considerare congruente la traiettoria del MIG 23 ipotizzata nella relazione della Commissione Italo Libica con la traccia del RADAR di Otranto LJ 054 che si è ritenuto di poter attribuire al MIG (traccia quest'ultima che appare piuttosto compatibile con quella di altro velivolo, diverso dal MIG 23, osservato da un teste oculare in prossimità di Capo Rizzuto, come emergerebbe dall'appunto SISMI 28 luglio 1980 redatto dal Capitano MASCI all'epoca dei fatti ufficialmente in licenza in Calabria, appunto su cui si tomerà più diffusamente infra). Sempre i periti, in sede di supplemento di perizia, chiariscono anche come, sulla base dei dati tecnici in loro possesso non sia comunque possibile addivenire a una risposta certa in ordine all'effettiva data di caduta del MIG (con ciò solo già inficiando, ripetesi, sulla base di soli dati peritali, e prescindendo quindi da tutte le altre risultanze che saranno evidenziate infra, la versione ufficiale sul giorno della caduta del MIG medesimo).

Altre però sono le risultanze istruttorie che evidenziano, nel loro reciproco coordinarsi, dubbi sull' attendibilità della versione ufficiale relativa alla data della caduta del MIG Libico.

Fondamentali, a riguardo, sono le dichiarazioni del teste CLARIDGE della Stazione CIA di Roma (sentito a San Diego il 20 maggio 1994 ed a Washington il 7 maggio 1996) il quale riferisce di una segnalazione agli USA della caduta del MIG Libico ben prima del 18 luglio 1980 ad opera del Generale TASCIO, e di un invio di personale della CIA sul posto, dopo un incontro tra esso CLARIDGE e il TASCIO al Ministero; in particolare il CLARIDGE ribadisce più volte nel corso delle deposizioni che sia l'allertamento da parte del Generale TASCIO (del quale indica con precisione l'Ufficio, materialmente separato dal corpo principale del Ministero Aeronautica, ove effettivamente operava il SIOS) sia l'invio di

personale CIA in Calabria avvennero alcuni giorni prima che sui giornati apparisse la notizia del rinvenimento del MIG.

Il G.I. ha avuto cura di ricercare un possibile riscontro documentale a quella parte delle dichiarazioni del CLARIDGE attinente l'invio di personale CIA in Calabria, formulando, sul punto esplicito interpello, tramite rogatoria al U.S. Department of Justice datato 4 giugno 1996 in ordine a quanto risultasse, su tale questione, presso la CIA, avendo il CLARRIDGE fatto riferimento a un messaggio da lui inviato al Quartier Generale della CIA, in quel periodo, in merito ai rapporti e incontri avuti col Generale TASCIO.

Si trascrive qui di seguito la risposta fornita, sempre a mezzo rogatoria, dal U.S. Department of Justice in data 13 dicembre 1996:

"Egregio Giudice Priore,

Di seguito Le invio la risposta della Central Intelligence Agency alla richiesta di cui all'oggetto:

"<Con la presente rispondiamo> alla Sua lettera del 25.6.96 a cui era allegata una richiesta del Giudice italiano Rosario Priore relativa ad un messaggio che Duane Clarridge avrebbe inviato al Quartier Generale della CIA intorno al 18.7.80 in relazione all'incontro che Clarridge avrebbe avuto con un Ufficiale italiano.

La CIA non è in grado di fornire alcuna risposta alla richiesta del Giudice".

A questo punto la richiesta è da considerarsi completamente evasa".

Il tenore della suindicata risposta, nello stesso tempo laconico, ambiguo e "definitivo" è inquietante ed è "lato sensu" già un riscontro, se paragonato alle ampie forme di collaborazione di cui gli USA hanno dato prova in altri ambiti di questo processo.

Costituisce però autonomo riscontro alle suindicate dichiarazioni del CLARIDGE l'appunto rinvenuto sull'agenda sequestrata al Generale TASCIO alla data del 14 luglio 1980 che recita testualmente: "Mister CLARIDGE MIG 21" cui segue più

in basso l'annotazione "e ce lo ritornano con analisi FDT³²⁵ e costa 500 dollari. Tramite lui o tramite Addetto".

E', sì, vero che l'annotazione del TASCIO parla d'un MIG 21, ma dalle diverse e concordanti risultanze processuali, tra le quali anche gli appunti dell'agenda del Generale MELILLO di cui infra, nonché l'appunto sequestrato presso il Gabinetto del Ministro della Difesa il 25 settembre 1996, datato 19 luglio 1980 e redatto dal Capo Gabinetto DE PAOLIS, emerge come inizialmente vi fosse incertezza nella determinazione del tipo di MIG (il Generale MELILLO parla di MIG 17 o di MIG 23 o di F-1 come riferitogli dal TASCIO mentre il DE PAOLIS - che ha riconosciuto la paternità dell'appunto nella deposizione del 14 gennaio 1997 - parla di MIG 17 - MIG 23 - MIRAGE F-1); nell'appunto SISMI del 31 luglio 1981 di cui più diffusamente infra si parla di MIG 25. Va altresì ricordato quanto dichiarato al G.I. dal Capitano CC di Crotone INZOLIA (G.I. 13 luglio 1992 pagg. 17 trascrizione) e cioè che ancora il 19 luglio 1980 egli sapeva che quello caduto era un MIG 21.

E' stata altresì fatta un'ampia verifica presso lo SM. AMI, al fine di accertare se l'appunto potesse essere riferito a un evento del tutto diverso e cioè a verifiche tecniche su reperti giunti per altre vie al SIOS Aeronautica, senza alcun collegamento con il MIG Libico.

Nessuna traccia di tal genere di fatti è stata però individuata. Nessun riferimento vi è, in tutta la corrispondenza del 1980 del SIOS, a contatti con organismi degli Stati Uniti per L'esame di componenti di aerei sovietici o comunque corrispondenza che possa anche indirettamente riferirsi a tale ipotesi; neppure vi è alcun atto relativo alla disponibilità, in quei mesi, di oggetti di tal genere.

Eloquente è poi il comportamento tenuto in sede di interrogatorio dal Generale TASCIO (che non ha contestato la paternità di siffatti appunti); egli che nell'interrogatorio al G.I. del 29 maggio 1992 nega categoricamente di aver mai conosciuto il Responsabile della CIA di Roma CLARIDGE e addirittura di aver mai avuto un qualsiasi rapporto per la vicenda del MIG Libico con la CIA (vedi pagg. 28 e segg. trascrizione); quando nel successivo interrogatorio, del 4 marzo 1997 deve prendere atto delle dichiarazioni successive rese in sede di rogatoria internazionale dal CLARIDGE, ha una veemente reazione di negazione ed accusa di falso il CLARIDGE (vedi pagg. 74 e segg. trascrizione interrogatorio 4 marzo 1997); però quando nel prosieguo del suddettò interrogatorio il G.I. gli contesta che proprio nell'agenda a esso TASCIO sequestrata nel 1996 emerge alla data del 14 luglio un chiaro riferimento al CLARIDGE e al MIG egli afferma che è

³²⁶ Foreign Tecnology Division.

possibile che il nome del CLARIDGE gli sia stato fatto dal Colonnello BIANCHINO dell'Ambasciata Americana (pag. 96 trascrizione); e all'ulteriore rilievo del G.I. che è caratteristica costante nelle sue meticolose annotazioni nelle agende indicare il nome della persona con cui ha parlato per cui ove avesse parlato con BIANCHINO di CLARIDGE avrebbe annotato BIANCHINO e non CLARIDGE se ne esce con l'affermazione (pag. 100 trascrizione) "come faccio a ricordarlo Signor Giudice?". Nell'ulteriore interrogatorio del 6 marzo 1997 l'imputato afferma poi che è possibile (pag. 2 trascrizione) che il Colonnello BIANCHINO gli abbia riferito, il 14 luglio 1980, per averlo appreso da CLARIDGE, che aveva disertato un Pilota Libico con un MIG 21!

Va ancora ricordato come un collegamento tra la caduta del DC9 e quella del MIG Libico appare poi sempre nell'agenda del TASCIO nelle già in precedenza evidenziate annotazioni in data 28 luglio 1980 relative a un intervento del Generale NOTARNICOLA della Prima Divisione SISMI, e nel singolare intervento del Generale SANTOVITO alla riunione tenutasi il 21 luglio 1980 presso il Capo di Stato Maggiore della DIFESA.

Di significativo spessore, per ciò che concerne i contatti tra il SISMI e il SIOS in ordine alla caduta del MIG Libico ed ai collegamenti sussistenti tra tale caduta e la tragedia del DC9, sono poi le dichiarazioni del Colonnello pilota, attualmente in congedo, MILANI Enrico, all'epoca dei fatti prestante servizio presso la Seconda Divisione SISMI.

Dette dichiarazioni sono state acquisite soltanto nel 1997, in esito al collegamento della presente istruttoria formale con quella, pendente presso il G.I. di Venezia, avente per oggetto la caduta dell'aereo ARGO 16; il MILANI viene infatti ascoltato per la prima volta proprio dal G.I. di Venezia, alla presenza anche del G.I. di Roma, in data 29 gennaio 1997: si trascrive qui di seguito la parte della sua deposizione attinente la vicenda del MIG Libico:

OMISSIS

"Il 18.07.1980 io mi trovavo nella mia residenza estiva di Sutri - Villa Piperno – quando, verso le prime ore del pomeriggio, fui chiamato dai Carabinieri della Stazione i quali mi dissero che c'era una telefonata per me. Mi recai alla Stazione e ricevetti una telefonata del Generale TERZANI il quale mi disse che il Generale TASCIO mi cercava e di mettermi a sua disposizione immediatamente. Rappresentai che ero privo di autovettura e concordammo che sarei stato prelevato di lì a poco, dopo, dopo un'ora da un'auto che arrivò presso i CC e mi

prelevò conducendomi al SIOS Aeronautica in via P. GOBETTI. Quivi giunto fui ricevuto però dal Vice del Generale TASCIO che era già partito da Ciampino per la Sila. Il Vice di TASCIO - che io non conoscevo - mi disse di tornare l'indomani allorché sarebbe stato presente il TASCIO che io conoscevo dai tempi in cui era stato Aiutante di volo del Presidente della Repubblica. Mi recai la notte a casa mia e il giorno dopo, con mezzi miei, mi recai al SIOS. Trovai il "Comandante" il quale mi mostrò il materiale sia concernente carteggio sia concernente pezzi del velivolo che lui mi disse era precipitato in Sila. I pezzi erano parti interne del velivolo nonché c'era anche una parte esterna del velivolo recante la matricola. Ogni pezzo mostratomi recava segni di bruciatura. Mi chiese di analizzare i pezzi e le carte unitamente ad altre due persone anch'esse in borghese come me e che io non conoscevo.

Quanto alle carte rappresentatemi riconobbi in una carta dei numerosi scritti, stampati in arabo pertinenti evidentemente alla tabella di volo. Vidi poi un piccolo pezzo di carta bruciacchiato sito in un piccolo pezzo di busta lacerata. Questo pezzo recava delle diciture vergate a mano che recitavano una sorta di dichiarazioni: "io sottoscritto pilota...colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti...". Si trattava di una dichiarazione di responsabilità . Il nome del pilota, dalla dichiarazione, risultava essere "KHALIL".

Io dissi a TASCIO che, con quella dichiarazione - presenti come persone — il pilota aveva inteso espiare una grande colpa con un gesto coerente ai dettami del Corano. Il TASCIO ne prese atto e mi congedò ringraziandomi. Sortii perciò dopo un'ora dagli Uffici del SIOS. Il numero di matricola che appariva sul pezzo che ho sopra descritto era dapprima scritto in cifre arabe e, accanto, in quelle nostre: sto riferendo come se leggessi da destra a sinistra. Io ricordo bene che i — CC. Sutri mi chiamarono il 18 luglio 1980 e quindi il 19 successivo vidi TASCIO.

Io riferii a TASCIO la mia interpretazione, anche quella secondo cui il pilota aveva avuto l'ordine di espiare con quel gestozsuicida, ordine impartitogli dai vertici del regime libico.

Si dà atto che a questo punto vengono esibiti al teste i reperti allegati all'acquisizione 388 dell'11.5.94, ALLEGATO D composto da quattro fogli in lingua araba che riportano alcuni voli con indicazione di località o aeroporti libici e relative direzioni, tempo, distanza. In un foglietto venne indicato anche il carburante occorrente in litri.

Il teste dichiara: non sono quelli che mi furono mostrati dal Generale TASCIO il 19 luglio 1980".

Dette dichiarazioni vengono poi nella sostanza confermate nelle successive deposizioni al G.I. di Venezia del 26 febbraio 1997 e dal G.I. di Roma del 2 dicembre 1997 con queste due sole puntualizzazioni:

- 1. il testo, tradotto, del biglietto contenuto nella busta bruciacchiata recitava nella parte iniziale: "io responsabile dell'abbattimento del velivolo italiano civile...".
- 2. Il MILANI avrebbe preso il foglio dalla scrivania all'insaputa del Generale TASCIO e lo avrebbe consegnato al Generale TERZANI (nel 1980 già in pensione ma, a suo tempo, Vice del Generale MICELI all'epoca in cui costui dirigeva il SID).

Queste dichiarazioni non solo individuano un preciso collegamento tra la caduta del DC9 e quella del MIG Libico ed una immediata collaborazione tra SISMI e SIOS subito dopo il rinvenimento del MIG Libico; esse sono altresi indicative d'una singolare conoscenza di dettagli sul rinvenimento del MIG da parte del Generale TASCIO già nelle prime ore del 18 luglio 1980 (secondo il MILANI sarebbe stata oralmente richiesta al SISMI dal SIOS la sua collaborazione quale esperto nelle prime ore dei pomeriggio del 18 luglio 1980 quando il Generale TASCIO non era ancora partito per la Sila). Può essere messa in diabbio l'attendibilità di queste dichiarazioni trattandosi di ricordi verbalizzati oltre sedici anni dopo i fatti da una persona avanti negli anni (il MILANI è nato nel 1916) e che fanno riferimento come "depositario" del documento a persona, il Generale TERZANI, deceduta.

Non si comprende, poi, per quale ragioni il MILANI avrebbe dovuto sottrarre il documento e come ciò possa non aver determinato reazioni nel SIOS.

Va però osservato che l'istruttoria ha evidenziato due oggettivi riscontri documentali alle dichiarazioni del testimone.

Il primo è costituito dal rinvenimento presso lo Stato Maggiore del SISMI, nel 1995, di un appunto che qui di seguito si trascrive, intestato al Capo dell'Ufficio del Direttore (che era il già citato Generale ELISEO) in data 19 luglio 1980:

"a seguito contatti con il Generale TASCIO dispongo che interprete di lingua araba, Signor MILANI, sia disponibile presso SIOS AERONATICA alle ore 20.00 al fine di interpretare documentazione rinvenuta".