

Il secondo è rappresentato dal contenuto dell'appunto, acquisito il 26 settembre 1996 presso il Gabinetto del Ministro della DIFESA, appunto redatto dal Capo Gabinetto DE PAOLIS, datato 19 luglio 1980 ed intitolato "ULTIME" nel cui testo, a proposito del rinvenimento del MIG Libico si legge testualmente:

"documenti molto interessanti: una specie di testamento dichiarazione".

Siffatta documentazione da un lato dà certezza dell'intervento del MILANI presso il SIOS la sera del 19 luglio 1980 e d'altro lato, anche se non fornisce riscontri circa il contenuto del documento menzionato dal MILANI, comprova che esso realmente fu rinvenuto tanto è vero che lo stesso 19 luglio 1980 il Capo di Gabinetto del Ministero della Difesa ne era informato.

E' indirettamente confermativa della significatività di siffatta dichiarazione mostrata al MILANI la stessa circostanza che di essa non si faccia menzione negli atti ufficiali.

E' parimenti sintomatico che né il Generale TASCIO nell'interrogatorio del 6 marzo 1997, né il Generale DE PAOLIS, nella deposizione del 26 novembre 1997, nulla ricordino su tale fatto pur essendo state contestate loro le oggettive risultanze documentali.

Ulteriore autonomo elemento indicativo non solo d'una caduta del MIG Libico in data anteriore a quella in cui il velivolo fu rinvenuto ma anche di un qualche rapporto nella vicenda, tra il SISMI e il SIOS è poi rappresentato dalle risultanze istruttorie in ordine al ruolo svolto nella vicenda del MIG Libico dal Capitano Caludio MASCI, all'epoca dei fatti Funzionario presso la Prima Divisione SISMI; fatto salvo quanto più diffusamente e articolatamente è argomentato infra nella parte della requisitoria relativa alla posizione del predetto imputato, va osservato che il MASCI, redattore del già citato appunto SISMI in data 28 luglio 1980 relativo alla caduta del MIG Libico, sentito in data 23 marzo e 15 luglio 1993 affermava che si trovava in licenza in Cirò Marina sin dal 3 luglio 1980 e che fu incaricato telefonicamente dai colleghi della Prima Divisione SISMI di recarsi sul luogo della caduta del MIG Libico.

Peraltro l'istruttoria svolta sul punto ha appurato, al contrario, che fu il MASCI a notificare dalla Calabria il SISMI della caduta dell'aereo; decisiva sul punto la deposizione del Colonnello Alessandro CONFORTI all'epoca dei fatti Capitano dei CC in servizio presso la stessa Sezione ove operava il MASCI (che si badi singolarmente da nessuno degli Ufficiali della Terza Sezione era stato indicato come facente parte all'epoca dell'organico di quell'Ufficio!), il quale nella

deposizione al G.I. del 21 ottobre 1996 affermava, confermandolo, in successivo confronto col MASCI del 12 dicembre 1996, che era stato il MASCI in ferie in Calabria ad avvisarlo della caduta del MIG collocando siffatta telefonata in epoca anteriore alla sua partenza per le cure termali ad ACIREALE del luglio 1980; partenza che è stato documentalmente accertato essere avvenuta il 15 luglio 1980. Ne consegue pertanto che la segnalazione della caduta del MIG da parte del MASCI viene a collocarsi quantomeno in epoca non successiva a quel 14 luglio 1980 che già appare nell'agenda del TASCIO.

Riscontro della veridicità delle dichiarazioni del CONFORTI si rinvergono nella circostanza che sempre il MASCI risulti essere l'estensore dell'appunto della Prima Divisione SISMI datato 31 luglio 1981, sul quale si tornerà più diffusamente infra, nel quale la caduta del MIG Libico è indicata come avvenuta il 14 luglio 1980. Il MASCI in sede di interrogatorio ha sostenuto trattarsi di un errore di dattilografia ma il Direttore della Terza Sezione dell'epoca, Felice GENOVESE, sentito dal G.I. l'11 ottobre 1996 ha invece affermato che il MASCI gli confermò *"dalla verifica degli atti stessi che l'aereo era caduto il 14 luglio 1980"*.

Si tornerà nel prosieguo della requisitoria sulla problematica attinente la buona fede protestata dal MELILLO in merito al suo livello di conoscenza dei fatti relativi alla caduta del MIG Libico; in questa sede però va sottolineato come dagli appunti dell'agenda sequestrata all'imputato emerga come sin dal primo pomeriggio di quel 18 luglio 1980 egli, presso lo SMA, fu in grado di conoscere una serie di particolari anche di natura tecnica sulla vicenda; è opportuno a riguardo riportare qui di seguito la quasi totalità delle annotazioni che il MELILLO, per sua stessa ammissione, verga sull'agenda quello stesso pomeriggio:

Aereo caduto 11.05

TASCIO - probabile libico

SIO - ha il punto d'impatto - CARTINA PROCURARLA

MIG 17 - MIG 23 - F-1

Non hanno autonomia - Quanta?

Volava pianissimo - poi è caduto - Pezzi

In pochi metri che dicono bassa velocità

Incendio domato, ma sembra non dovuto a benzina (cherosene) NO FUMO NERO

Pilota intatto - documenti addosso -

Casco russo - velivolo volava basso

Radar erano efficienti o in manutenzione?

Hanno visto niente ??

Possibile autopilota? Veniva da sud - Crotone

Calzari sembrano italiani

Cadavere seppellire subito puzza - Sarà riesumato

Esame attacco alare. Tra un paio d'ore sapremo cosa è.

Carta con Golfo di Bengasi

OMISSIS...

Va osservato che è scarsamente compatibile con la versione ufficialmente accreditata in ordine alla data della caduta del MIG Libico l'acquisizione da parte del Generale MELILLO, in così breve tempo, di tanti siffatti analitici particolari anche perché sul posto, isolato e impervio, i tecnici dell'Aeronautica arrivarono solo nel tardo pomeriggio del 18 luglio 1980 e il Generale TASCIO in particolare poté prendere visione del relitto solo la mattina del 19 luglio.

Tra l'altro, molto sospetta è l'indicazione di un orario (quello delle 11.05) che si rivelerà esatto, ma solo nei giorni successivi. Le fonti ufficiali, quel 18 luglio, indicavano invece orari successivi.

Il COSMA risulta avvisato alle 10.35. La relazione del COP del 18 luglio 1980, a firma del Tenente Colonnello SCIANDRA e inoltrata dal Colonnello ARPINO ai vertici dello Stato Maggiore colloca il rinvenimento alle ore 14.20. Lo stesso orario (14.30) è comunicato dallo Stato Maggiore dell'Arma dei Carabinieri alla 1^a Divisione del SISMI. Dagli atti del SIOS risulta un appunto che colloca alle 13.30 l'avvistamento di un aereo tra Caccuri e Castelsilano.

~ Le deposizioni dei testimoni, che consentiranno di racchiudere l'orario di caduta tra le 10.30 e le 11.00, saranno raccolte sul posto solo nel tardo pomeriggio.

Ulteriori spunti di riflessione sono offerti dalla dichiarazione dell'allora Capo di Stato Maggiore della Difesa Generale TORRISI alla Commissione Stragi il 23 novembre 1989; in detta sede il TORRISI dichiara espressamente che ricevette la notizia della caduta del MIG Libico alle ore 11.00 locali della mattinata del 18 luglio 1980; ed a contestazione di uno dei Commissari che faceva rilevare il carattere un po' "in anticipo" di siffatto orario, ribadiva senza esitazione l'indicazione delle ore 11.00. In realtà detta affermazione del TORRISI che per lunghi anni è rimasta isolata nel contesto generale dell'istruttoria, ha trovato un significativo riscontro in un appunto dell'agenda del Generale MELILLO sequestrata nel 1995, che alla data del 18 luglio 1980 "inaugura" l'argomento del MIG Libico con le parole "aereo caduto 11.05" (orario che viene poi

integralmente trascritto in un appunto del Capo di Gabinetto del Ministero della Difesa DE PAOLIS datato 19 luglio 1980 sequestrato presso il Gabinetto medesimo il 25 settembre 1996).

Certo è agevole rilevare che l'orario appuntato dal MELILLO è l'orario relativo alla presunta caduta dell'aereo sì che potrebbe anche ipotizzarsi, plausibilmente, sul piano logico che il TORRISI, sentito nove anni dopo i fatti inconsciamente abbia equivocato tra l'orario in cui fu avvisato della caduta e quello in cui gli fu riferito che fosse caduto l'aereo, avviso comunque pervenutogli certamente nel corso della mattinata. Ma anche così ragionando, posto che è pacifico che il Generale MELILLO, per sua stessa ammissione (vedi trascrizione interrogatorio 9 gennaio 1997) poté prendere quelle annotazioni, presso lo S.M.A. al più tardi nelle primissime ore del pomeriggio di quel 18 luglio 1980 non si comprende come potessero alti vertici delle Forze Armate essere a conoscenza del preciso orario di caduta del MIG (orario, che si noti, è annotato dal MELILLO "al minuto") allorché a livello di Forze di Polizia e di Servizi locali quantomeno fino al pomeriggio inoltrato di quel 18 luglio 1980 quell'orario delle 11.00 o 11.05 non era stato ancora appreso.

Vanno poi valutate altre emergenze processuali che anche se in se stesse non caratterizzate, per la loro peculiare natura, della medesima incisività probatoria di quelle sino adesso illustrate, acquistano però se collegate a queste ultime un notevole livello di significatività.

Tali sono senz'altro i vari appunti sequestrati presso il SISMI che collocano la caduta del MIG Libico in data anteriore al 18 luglio 1980: uno, sopra già citato, della sede di Roma del 31 luglio 1981 (pervenuto anche allo SMA e controllato dal Ferri ed annotato dal MELILLO) che parla di caduta alla data del 14 luglio 1980 di un MIG 25 ed altri due della sede SISMI di Verona che parlano addirittura del giugno 1980 (uno dei quali del 25 ottobre 1980 poi richiamato e corretto con appunto riservato del 30 gennaio 1987, allegato a nota del 10 febbraio 1987 nella quale il riferimento al giugno 1980 scompare e viene inserita la data del 18 luglio 1980); nella deposizione al G.I. del 23 gennaio 1997 il Maresciallo CINOTTI, già in servizio al SISMI di Verona afferma che gli appunti suddetti sarebbero stati modificati rispetto al contenuto della fonte non essendo stato inserito nel testo finale dell'appunto il collegamento tra il MIG Libico ed il DC9 (secondo quanto riferitogli dal collega Di Donna, che aveva contattato la fonte, il MIG aveva sfruttato la copertura della rotta del DC9 collocandosi sotto la sua fusoliera).

Da ricordare altresì i due appunti SISMI a firma del Maresciallo Maggiore Italo CARUSO delle ore 23.15 del 18 luglio 1980 e del 19 luglio 1980 che parlano di

voci raccolte dai Carabinieri del luogo su "tre aerei dei quali uno abbattuto". Secondo l'appunto del 19 luglio 1980 la notizia sarebbe stata ricevuta dal Caruso alle ore 22.55 del 18 luglio 1980 dal Maggiore Ponzani della 3^a Divisione. Né il Ponzani né il Caruso, sentiti dal G.I. (1 febbraio 1991 e 11 febbraio 1991) riescono però a ricordare alcunché di detta notizia. Comunque essa non dovette rimanere circoscritta nel mero ambito del SISMI se nel già citato appunto in data 19 luglio 1980 redatto dal Capo di Gabinetto DE PAOLIS si annota testualmente "si smentisce che fossero tre velivoli".

Detto appunto trova comunque un qualche riscontro nella deposizione al G.I. del 9 maggio 1991 del Capitano Smacchia secondo la quale il medesimo avrebbe parlato lo stesso 18 luglio 1980 con un contadino del posto, che gli aveva riferito che il giorno prima aveva visto salire fumo dal burrone e aveva visto passare prima tre aeroplani e poi due.

Eguale interessante altri appunti della più volte citata agenda del Generale MELILLO, quelli relativi alla riunione svoltasi il 21 luglio 1980 presso lo Stato Maggiore della Difesa e avente per oggetto il rinvenimento del MIG Libico (alla quale parteciparono tra gli altri il Capo Gabinetto del Ministro della Difesa DE PAOLIS e il Generale TASCO e il Direttore del SISMI SANTOVITO) risulta che all'improvviso il Generale SANTOVITO opera un collegamento con la caduta del DC9 ("*SANTOVITO: se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale*") sulle ragioni del quale il Generale MELILLO, in genere tanto preciso nel fornire chiarimenti, ha un vuoto di memoria.

Resta altresì incomprensibile l'interessamento del Comandante della Compagnia CC INZOLIA alla sorte del DC9 (quale emerge dalla telefonata delle ore 23.22 zulu del Maresciallo MALFA della Torre di Controllo dell'Aeroporto di Crotone con Martinafranca) se non collegandolo al fatto che l'INZOLIA non solo fu il primo Ufficiale dei Carabinieri, benché non competente territorialmente, a intervenire a Castelsilano il 18 luglio 1980 ma fu anche tra i più attivi nel collaborare col SIOS con particolare riguardo anche alla vicenda del "ripensamento" dei Professori ZURLO E RONDANELLI di cui infra.

Va' altresì rilevato come (argomento più ampiamente illustrato nella parte della requisitoria riservata all'esame dell'imputazione ascritta all'INZOLIA) nessuno dei parenti dei passeggeri del DC9 abitava nel crotonese o in zone limitrofe.

Infine degne di una qualche attenzione sono le dichiarazioni rese dai coniugi ZANCHETTA Francesco ed ORSINI Alberta (sulle quali più diffusamente ci si soffermerà nella parte della requisitoria dedicata all'esame della posizione

dell'indiziato SANTOLIVIDO Claudio) e secondo le quali l'allora Tenente CC SANTOLIVIDO in forza al Nucleo Elicotteri CC di Vibo Valentia, nel corso di una vacanza trascorsa assieme ai predetti coniugi, nei pressi di Tropea in un periodo compreso tra la fine di giugno e la prima metà di luglio del 1980, avrebbe loro confidenzialmente riferito di aver partecipato alla scoperta ed alla rimozione di un MIG sulla Sila; è da rilevare che il contenuto delle dichiarazioni dei coniugi ZANCHETTA coincide nella sostanza con la versione dell'intervento che il SANTOLIVIDO ammette di aver fatto, anche se, ovviamente, in data successiva al 18 luglio 1980 e che lo stesso SANTOLIVIDO, nell'interrogatorio al G.I. del 5 luglio 1996, riconosce i suoi ottimi rapporti con gli ZANCHETTA e ammette di aver passato in loro compagnia un breve periodo di vacanza in Calabria nel periodo da essi indicato.

Indubbiamente può obiettarsi che le pur significative emergenze istruttorie sino ad adesso illustrate non si conciliano con due dati di fatto obiettivamente acquisiti: il rinvenimento del cadavere del pilota ritenuto deceduto quello stesso giorno sia dal Dottor SCALISE che dai periti che redassero l'autopsia pochi giorni dopo su ordine della Procura della Repubblica di Crotone, e l'avvistamento dell'aereo la mattina di quel 18 luglio da più testi "oculari".

Va peraltro osservato, quanto al primo dato "obiettivo", che estremamente problematico e comunque non univocamente probante in ordine ad un decesso avvenuto lo stesso 18 luglio 1980 è il quadro probatorio attinente le condizioni del cadavere del pilota del MIG Libico. E' noto che sull'epoca della morte di tale cadavere si sviluppò una polemica che diede anche origine a un procedimento aperto presso la Procura di Crotone. Si è già detto che su indicazione del Medico intervenuto sul posto e cioè il Medico Condotta di CASTELLSILANO Dottor SCALISE che, alla presenza del Vice Pretore di Savelli Avv. RUGIERO effettuò la visita esterna del cadavere, la salma del pilota fu tumulata la sera stessa nel locale cimitero e che in data 23 luglio 1980 fu effettuata su ordine della Procura della Repubblica di Crotone (a ciò sollecitata, contemporaneamente dal P.M. di Roma Dott. SANTACROCE e dal Gabinetto del MINISTERO della DIFESA, con fonogrammi entrambi pervenuti il 22 luglio 1980) autopsia, presso il medesimo cimitero da parte dei già citati periti nominati dalla Procura Professori ZURLO Adelmo, Primario Medico e RONDANELLI Erasmo Primario Patologo.

Questi conclusero per un'epoca della morte compatibile con il giorno del ritrovamento del relitto del MIG; peraltro in data 30 ottobre 1986 il quotidiano romano "Il Messaggero" pubblicava un'intervista del Professor RONDANELLI che sosteneva (dichiarazioni da lui sostanzialmente confermate al G.I. il successivo 6 novembre e dal Professor ZURLO il 13 novembre 1986) che egli e

il Professor ZURLO lo stesso pomeriggio del giorno in cui effettuarono l'autopsia ebbero un ripensamento sulle conclusioni fornite nell'immediatezza al Magistrato e che redassero un supplemento di perizia nella quale si collocava la possibile causa della morte in epoca antecedente il 18 luglio 1980.

Tale supplemento sarebbe stato consegnato presso la Segreteria della Procura di Crotone dal Professor RONDANELLI la mattina del 24 luglio 1980 intorno alle ore 11.00. Sta' di fatto però che nel fascicolo processuale a suo tempo incardinato presso la Procura della Repubblica di Crotone non si è mai trovata traccia di tale supplemento e che tutti gli impiegati di detto ufficio hanno escluso di averlo ricevuto.

Va tuttavia osservato che un riscontro alla circostanza in sé che un ripensamento dei due Periti fu immediato e non "datato" è costituito dalla dichiarazione al G.I. (5 novembre 1990) dell'allora Maggiore del Corpo Sanitario aeronautico Giuseppe SIMINI, che ha ricordo di un colloquio avvenuto (proprio presso il Comando di Compagnia CC di Crotone comandato da quel Capitano INZOLIA del quale in precedenza si è illustrato il singolare interessamento alla vicenda del DC9 e l'intervento sul posto del rinvenimento del MIG Libico pur in difetto di competenza territoriale!) con uno dei due Periti, colloquio nel quale quest'ultimo sosteneva una data della morte del Pilota anteriore a quella del ritrovamento: significativamente il SIMINI riconosce di essere stato appositamente inviato in missione, per disposizione del SIOS, in Calabria dalla Scuola Militare di Sanità Aeronautica ove prestava servizio, il che è indicativo di una conoscenza che il SIOS doveva avere acquisito del ripensamento dei due Periti. E del forte interesse che aveva perché la versione non venisse modificata. Si trattava di un interesse non "ufficiale" perché nulla risulta in atti.

- Ciò non toglie comunque che, da un punto di vista strettamente Medico Legale, stante la scarsità degli elementi di natura anatomico patologica acquisiti agli atti (l'ispezione esterna redatta dall'Ufficiale Sanitario Dottor SCALISE è estremamente laconica e la stessa autopsia, effettuata da Primari dell'Ospedale di Crotone specializzati in settori diversi da quello della Medicina Legale, non dà contezza di elementi determinanti per l'individuazione dell'epoca della morte quale la precisazione dello stadio delle larve - vedi deposizione RONDANELLI 1° marzo 1991 nel corso della quale lo stesso dichiara di non poter affermare se le larve rinvenute in sede di autopsia fossero di prima, seconda o terza generazione -) non è possibile esprimere oggi, neanche ex post e "sulle carte", un giudizio certo sull'epoca della morte del pilota.

Costituiscono però elementi di grave perplessità anche a prescindere dalle incertezze ribadite dinanzi il G.I. di Roma dal RONDANELLI e dallo ZURLO, le

annotazioni emergenti dalla già citata agenda del MELILLO e dal già citato appunto vergato dal Capo Gabinetto DE PAOLIS: in particolare quanto all'agenda del MELILLO non si comprende come questi potesse già lo stesso 18 luglio 1980 prevedere con certezza la riesumazione del cadavere. Nè si comprende perché mai nella successiva riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa il 21 luglio 1980 si parlasse di un carro frigorifero col quale trasportare la salma del pilota a Roma (incombenza cui avrebbe provveduto il Generale TASCIO); va' ricordato altresì che il già più volte citato appunto del 19 luglio del Capo di Gabinetto DE PAOLIS riprende l'annotazione del MELILLO relativa alla riesumazione.

Può comunque ritenersi possibile (avuto anche riguardo a quell'elevato stato di decomposizione di cui deve dare atto anche il Dottor SCALISE) che la morte del pilota risalisse a qualche giorno prima del 18 luglio 1980

Quanto al secondo dato "oggettivo", esso è sicuramente di forza molto maggiore rispetto al primo e costituisce l'unico serio ostacolo a che si affermi con la forza della prova nel processo penale che il MIG libico cadde e fu rinvenuto in data antecedente al 18 luglio 1980.

E' però anche vero che nessuno dei cosiddetti testi oculari sentiti nell'immediatezza dei fatti ha in realtà visto l'aereo precipitare e che ciò che desta l'attenzione sono o uno scoppio e poi delle fiamme provenienti dal luogo ove il teste vede sparire l'aereo ancora in volo (deposizione teste CARCHIDI 19 luglio 1980) oppure un aereo che vola a quota bassa sfiorando la collina posta a monte del fondo "Ritri" e, più tardi del fumo (deposizioni teste PICCOLO in date 19 luglio 1980, 1 gennaio 1987, 12 luglio 1988, 8 ottobre 1990), od ancora (MARANO Francesco 19 luglio 1980) un incendio in località Calamiti.

Per ciò che concerne PICCOLO vanno poi ricordate le conclusioni della perizia CASAROSA, che dimostra che l'aereo visto dal pastore non poteva essere il MIG poi recuperato, o comunque certamente non condotto da pilota in stato di incoscienza, giacché compì una serie di manovre che presupponevano un pilota attivo e giacché aveva parametri di volo diversi da quelli ipotizzabili per la fase terminale del volo del MIG 23.

Di minore spessore è l'ulteriore obiezione che si è posta l'Ufficio e secondo la quale non è logicamente ipotizzabile che la caduta di un aereo non sia percepita, sia pur solo per alcuni giorni dalla popolazione locale.

Va qui osservato che dai sopralluoghi effettuati nonché dai rilievi fotografici e topografici emerge con chiarezza come il burrone su una costa del quale fu

rinvenuto l'aereo era a notevole distanza dall'abitato di Castelsilano e sito in una località (Calamiti) non abitata; i terreni adiacenti il ciglio del burrone (e lungo parte dei quali si sviluppò l'incendio) non erano altresì, in quel periodo, oggetto di frequentazione da parte di agricoltori, pastori e cacciatori; significative a riguardo le dichiarazioni rese al G.I. l'8 ottobre 1990 in Agro di Castelsilano dal BITONTI Luigi, proprietario di uno dei terreni interessati, adibito a pascolo, secondo le quali aveva portato la sua mandria in Sila sin dalla metà di giugno, e quella zona era frequentata da qualche cacciatore di volpi però soltanto d'inverno, e dal già citato MARANO Francesco, proprietario di altro terreno ricoperto da ulivi e querce, secondo le quali nel mese di luglio quel terreno non era interessato a lavori dato che gli ulivi richiedono lavori di concimazione a primavera e poi a settembre, e non era comunque zona di caccia essendo al massimo attraversato da qualche volpe.

Del resto è significativo che l'aereo non è stato rinvenuto da gente che si trovava nei terreni vicini al burrone ma, come si è già detto in precedenza, da persone abitanti in Castelsilano o altre località distanti dal burrone (la stessa abitazione della CARCHIDI Addolorata è sita a notevole distanza), la cui attenzione è attirata da un boato, o da un incendio o da l'avvistamento di un aereo che procede a bassa quota.

Quello che comunque è certo che lo S.M.A. (ed anche il SISMI, che comunque come si è visto in precedenza su detta questione mantenne strettissimi contatti e scambi di informazioni col SIOS) pur prospettandosi al suo interno sin dall'immediatezza del rinvenimento del MIG Libico i profili problematici e non rassicuranti della vicenda, quanto meno sotto il profilo della reale missione dell'aereo e della possibile connessione con le vicende interne e internazionali di cui s'è detto in altra parte di questo scritto (si ricordano qui ancora una volta le emergenze della riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa del 21 luglio 1980, i rapporti tra il Generale TASCIO e la CIA antecedenti al 18 luglio 1980, il misterioso "progetto TASCIO-NOTARNICOLA" di cui si parla sin dal 23 luglio 1980), che potevano essere indicativi di operazioni militari occulte o comunque ben più complesse della versione ufficialmente accreditata d'una diserzione d'un pilota libico la stessa mattina del 18 luglio 1980, nulla fece trapelare all'esterno del livello di conoscenza del reale svolgimento dei fatti che esso Stato Maggiore aveva acquisito.

Conseguentemente anche prescindendo dalla ricollegabilità della vicenda del MIG Libico alla perdita del DC9 ITAVIA i comportamenti sopraindicati riferibili allo S.M.A. devono essere valutati ai fini della configurabilità del delitto ex art. 289 C.P..

IV. 1. 5.

**RICOGNIZIONE DEI CANALI DI COLLEGAMENTO TRA LO
STATO MAGGIORE AERONAUTICA E LE SEDI PERIFERICHE.**

La difesa degli imputati del delitto ex art. 289 C.P., si caratterizza per una costante negazione di aver appreso notizie, non dell'incidente in se stesso, ma di tutto lo stato d'allarme determinatosi nella notte, dei dubbi degli uffici operativi, della segnalata presenza di intenso traffico militare americano, delle incerte interpretazioni sui tracciati Radar di Ciampino (si è già visto in precedenza come si pacifico in atti che prima di sigillare i nastri di Ciampino l'Aeronautica ebbe cura di farne copia) dei contatti con l'Ambasciata Americana.

Vi sono però molteplici elementi di prova sia che lo Stato Maggiore venne informato costantemente, sia - più specificamente - di un coinvolgimento diretto dei singoli imputati nella ricerca delle informazioni e nell'assunzione delle conseguenti decisioni.

D'altra parte, l'organizzazione dello Stato Maggiore era tale da consentire immediati contatti e per più canali dagli uffici operativi ai vertici su tutti gli sviluppi della situazione relativa all'incidente, incidente che lo stesso Generale BARTOLUCCI definisce "sui generis" (trascrizione interrogatorio 26 maggio 1992 pag. 54).

In particolare vanno qui ricordati i vari canali attraverso i quali i vertici dello Stato Maggiore poterono essere in ogni momento allertati, e lo furono effettivamente, a partire dalla notte del 27 giugno.

1) Il primo canale è quello che perviene allo Stato Maggiore attraverso l'ACC di Ciampino, secondo questa catena di comando: Capo Controllore dell'ACC Maggiore MASSARI Porfirio - Responsabile della RIV di Ciampino Tenente Colonnello GUIDI Guido - Responsabile Secondo Reparto ITAV Colonnello FIORITO DE FALCO Nicola - Ispettore dell'ITAV Generale FAZZINO Cesare - Sotto Capo dello STATO MAGGIORE Generale FERRI.

Il Generale FAZZINO nella deposizione alla Commissione Stragi del 23 novembre 1989 affermò addirittura di aver appreso dell'incidente di USTICA la mattina del 28 giugno 1980 alla radio laddove il Colonnello FIORITO DE FALCO sentito dal G.I. il 16 ottobre 1990 affermava anch'egli di aver avuto rapporto su quanto verificatosi la notte precedente presso l'ACC di Ciampino solo la mattina del 28 giugno 1980; peraltro nel prosieguo dell'istruttoria si perveniva

alla trascrizione, tra le altre, della significativa telefonata delle ore 20.23 zulu tra il Colonnello FIORITO DE FALCO e il Tenente Colonnello GUIDI nel corso della quale si dà atto della segnalata presenza di traffico americano nella zona del sinistro, di presunte esercitazioni americane, di aerei che razzolano e il FIORITO DE FALCO assicura GUIDI di aver avvisato il Generale FAZZINO.

Questi, che già sentito dal G.I. il 10 ottobre 1991 aveva continuato a negare di essere stato avvisato la sera del 27 giugno 1980, nel corso della successiva deposizione del 31 gennaio 1992 a fronte della lettura della trascrizione della telefonata ammette la possibilità di essere stato avvisato la sera stessa del 27 giugno 1980 pur trincerandosi dietro "non ricordo"; il Tenente Colonnello GUIDI sentito una prima volta l'8 ottobre 1991 nega di essere stato avvisato della presenza di traffico americano; affermazione che ribadisce nella successiva deposizione del 31 gennaio 1992; a sua volta il FIORITO DE FALCO, sentito anch'egli dal G.I. il 31 gennaio 1992, inizialmente nega di essere stato reso edotto della presenza di traffico americano; entrambi gli Ufficiali, però, nel corso della deposizione resa il 31 gennaio 1992, una volta preso atto del contenuto della telefonata che li vede interlocutori devono ammettere di aver parlato degli argomenti allarmanti in detta telefonata contenuti; alla luce di tali considerazioni appare pertanto poco credibile che siffatte notizie non siano pervenute al Generale FAZZINO e da questi comunicate al FERRI (si noti comunque che il FAZZINO, nella deposizione del 10 ottobre 1991, ammette di aver sentito parlare, sia pur solo il 28 giugno 1980, dai suoi collaboratori del problema sorto la notte precedente circa la presenza di una portaerei nel Mar Tirreno).

2) Un secondo canale era costituito dalla Sala Operativa dello Stato Maggiore (COP); appare del tutto impossibile che il COP, che seguendo la sua scala gerarchica (Sottufficiale di servizio Maresciallo BERARDI, Ufficiale di servizio Tenente Colonnello GIANGRANDE, Capo Ufficio Operazioni Terzo Reparto S.M.A. Colonnello Arpino, Capo del Terzo Reparto Generale MELILLO), avverti subito i vertici dello Stato Maggiore della scomparsa del DC9 (vedi deposizione del Generale Arpino al G.I. del 22.07.1991) non abbia poi seguito il medesimo iter per segnalare le successive notizie certamente pervenute al COP medesimo.

Tra le telefonate che hanno come interlocutore il Maresciallo BERARDI in ordine alla segnalata presenza del traffico americano particolarmente significativa quella delle ore 20.22 zulu tra il Soccorso di Martinafranca (Tenente SMELZO) e il COP (Sottufficiale di servizio Maresciallo BERARDI).

Appare opportuno riportare qui di seguito il testo integrale della suindicata telefonata:

(durante le prime battute della conversazione telefonica che segue, una voce nell'ambiente parla lentamente e dice quanto segue:

"l'ACC...comunica ufficiale ACC...che zona incidente, (inc.) traffico americano...ed (inc.)...ufficiale ACC ad RSC..."

BERARDI - pronto?

SMELZO - e, tenente SMELZO da Martina soccorso, con chi parlo?

BERARDI - maresciallo BERARDI

SMELZO - salve maresciallo, ci sta l'Ufficiale?

BERARDI - eh, guardi, dica a me per cortesia, non cerchiamo sempre l'ufficiale

SMELZO - no, cioè no, perché è una cosa abbastanza seria

BERARDI - e perché io mica mi metto a ridere quando mi dite

SMELZO - benissimo, è caduto un DC9...pronto?

BERARDI - sì dica, dica

SMELZO - è caduto un DC9 lungo la rotta che porta da Bologna a Palermo

BERARDI - sì, noi già stavamo in allerta per questo qui

SMELZO - ultimo punto noto...sembra che sia 40 00 nord 13 e 20 est

BERARDI - prego?

SMELZO - ultimo punto noto...

BERARDI - un attimo che chiamano da settecento posti, un attimo eh?

SMELZO - sì

BERARDI - allora chiedo scusa

SMELZO - sì

BERARDI - *(rivolto all'interno: ti richiamo io Ciampino, scusa un attimo...Ciampino richiamo io, scusa)*

SMELZO - pronto?

BERARDI - allora dica, è caduto, chi gliel'ha detto che è caduto?

SMELZO - pronto?...punto...punto stimato 40 00 nord 13 e 20 est

BERARDI - 40 nord 13 e 00 est?

SMELZO - 13 e 20 est

BERARDI - 13 e 20...questo è il punto dove è caduto?

SMELZO - sì...cioè no, il punto dove è caduto, l'ultimo punto noto

BERARDI - eh, a lei chi gliel'ha detto che è caduto?

SMELZO - guardi questo qui doveva atterrare già alle 9 e 13 su Palermo

BERARDI - sì, queste notizie io ce l'ho tutte quante, lei m'ha detto che è caduto, chi gliel'ha detto?

SMELZO - e io penso che sia caduto

BERARDI - ah, ecco pensa!

SMELZO - no, ma le mie supposizioni sono co...sono abbastanza serie, non sono...

BERARDI - pure le nostre purtroppo, uno cerca sempre di Sperare che non sia così, se lei mi dice...io devo fare delle comunicazioni, se lei mi dice che è caduto io devo dire che è caduto

SMELZO - guardi, questo qui, l'ultimo contatto l'ha dato alle 20 e 56...

BERARDI - ...si

SMELZO - poi non si è visto più

BERARDI - si, si

SMELZO - quindi, se non è caduto io non lo so cosa abbia fatto questo

BERARDI - sì questo, però siccome noi dobbiamo fare delle telefonate, un sacco di telefonate...

SMELZO - si

BERARDI - eh, se non siamo sicuri...

SMELZO - benissimo, un'altra cosa

BERARDI - si

SMELZO - l'ufficiale dell'ACC di Roma

BERARDI - eh

SMELZO - mi ha detto che in zona c'era del traffico militare americano...ora io vorrei sapere se c'è qualche portaerei... *(voce dall'interno: - son Marzulli, Comandante)*

SMELZO - perché in tal caso

BERARDI - se c'è la portaerei deve saperlo Martinafranca

SMELZO - cioè perché se così è...noi mandiamo... Chiediamo l'intervento degli americani

BERARDI - ho capito, dicevo se c'è la portaerei in Zona

SMELZO - eh

BERARDI - deve saperlo Martinafranca perché c'ha i Radar nella zona

SMELZO - Martinafranca non lo sa se c'è la portaerei in zona *(rivolto verso l'interno: "lo sai tu?")*

BERARDI - e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore

SMELZO - eh?

BERARDI - e più di loro non lo sa nessuno

SMELZO - guardi *(rivolto verso l'interno: "un attimo Pa...Pietro")* ...senti qui non c'è, noi non lo sappiamo se c'è, ce l'ha detto l'ACC di Brin...di...Roma

BERARDI - no lei, la sala operativa del Soc di Martina

SMELZO - non lo sa, non lo sa, non ha controllato Niente

BERARDI - però deve sapere se c'è la portaerei in zona

SMELZO - qui non lo sanno *(rivolto verso l'interno: "e...ascolta sai se c'è la portaerei in quella zona?")*, no, non sa niente

BERARDI - e nemmeno noi

SMELZO - voi non lo sapete?

BERARDI - come facciamo a sapere se c'è la portaerei Li?

SMELZO - vabbè, che ne so, voi siete lo Stato Maggiore Centro Operativo
BERARDI - eh...
SMELZO - vabbè, non lo sapete
BERARDI - no
SMELZO - vabbè, allora io vi ho informato soltanto di questo, adesso faccio altre telefonate, arrivederci
BERARDI - e...pronto?
SMELZO - sì
BERARDI - io volevo sapere...lei m'ha detto che è Caduto, è caduto o no?...se è caduto mi deve dire chi le ha dato l'informazione
SMELZO - guardi queste sono...supposizioni che io sto facendo, (inc.) di
BERARDI - e vabbè ma la supposizione teniamocela da parte
SMELZO - va bene, senta, allora, io adesso agisco come Pe...come meglio penso io e mi accollo tutte le responsabilità...perché non è che posso andare sul posto a vedere se ci sono i cadaveri e poi dire effettivamente è caduto, va bene?...pronto?
BERARDI - sì, sì, pronto
SMELZO - quindi io agisco adesso e mi assumo tutte le responsabilità del mio comportamento. E perché non posso a questo punto, dopo un'ora che...non da più notizie, un'ora e mezzo dire che non è...darvi...il fatto
BERARDI - sì, lo sappiamo anche noi questo qui
SMELZO - ecco
BERARDI - però voglio dire chi ve l'ha detto che
SMELZO - Marescià...Maresciallo? io adesso devo fare Altre telefonate, vi ho informato del fatto come dice la circolare
BERARDI - e va bene
SMELZO - arrivederla
BERARDI - arrivederci

Va anzitutto ricordato come siffatta telefonata, per il suo orario (20.22 zulu) si collochi in un momento cruciale delle comunicazioni telefoniche di quella notte; non a caso è dello stesso identico orario la telefonata, molto più breve ma di contenuto sostanzialmente identico tra il Maresciallo BRUSCHINA del Sotto Soccorso di Ciampino e il Maresciallo MARZULLI del Soccorso di Martinafranca, ed è di appena un minuto dopo (20.23 zulu) la lunga telefonata tra il GUIDI e il FIORITO DE FALCO che parte dall'ACC di Ciampino, telefonate entrambe supra già riportate; non solo: all'inizio della presente telefonata (come evidenziato dal trascrittore) si avverte chiaramente una voce nell'ambiente che lentamente, come dettando, trasmette ad altri la comunicazione fatta da Ciampino a Martinafranca della presenza del traffico americano; e, nel corso della presente telefonata da un lato si percepisce che il BERARDI viene a sua volta chiamato al telefono proprio da Ciampino e che a Martinafranca mentre parla il Tenente

SMELZO il Maresciallo MARZULLI risponde al telefono a una telefonata interna, si suppone del Generale MANGANI.

Ciò che di più significativo comunque emerge nel corso della telefonata, oltre al ripetuto riferimento alla possibile presenza di portaerei americana, è che, al di là del linguaggio tra l'irridente e lo scettico del sottufficiale di servizio del COP, il BERARDI da un lato quella sera appariva parecchio impegnato (vedi le frasi "si noi già stavamo in allerta per questo qui" e, subito dopo "un attimo che chiamano da settecento posti") e d'altro lato al termine della telefonata deve prendere atto che lo SMELZO lo mette in mora comunicandogli formalmente la notizia da lui avuta della presenza di traffico americano sì che viene a cadere l'obiezione avanzatagli dal BERARDI che esso BERARDI poteva mettere in moto la catena delle numerose telefonate previste dal protocollo solo a fronte di una comunicazione formale datagli dallo SMELZO. Conseguentemente già sulla base del tenore di siffatta telefonata dovrebbe trarsi la conclusione che la catena di comunicazioni sopra indicata abbia seguito il suo corso. Significativamente nella stessa memoria depositata nell'aprile 1998 l'imputato MELILLO, pur negando di essere stato avvertito della presenza di traffico americano dal COP, censura come inspiegabile e irresponsabile il presunto comportamento omissivo tenuto dal Maresciallo BERARDI.

In realtà la lettura degli altri atti istruttori attinenti il ruolo svolto dal COP la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 conduce conclusioni diverse da quelle sostenute dal Generale MELILLO.

Appare anzitutto non casuale il mancato rinvenimento del brogliaccio del sottufficiale di servizio del COP, avuto riguardo al rilievo che su di esso andavano registrate tutte le telefonate ricevute e trasmesse quella notte dal sottufficiale di servizio, e che, per quanto si è visto non furono certo poche; ma ancor più eloquente è il contegno tenuto in sede di istruttoria da coloro che ebbero parte nella vicenda. Il BERARDI, sentito dal G.I. in data 15 luglio e 17 luglio 1991, prima dubita di essere stato presente quella sera in Sala Operativa poi, a lettura della trascrizione della telefonata suindicata dubita di essere lui quel "BERARDI" e solo dopo che gli viene fatta ascoltare la telefonata deve riconoscere la sua voce e deve ammettere che contestualmente alla ricezione della notizia sul traffico americano da parte di Martinafranca egli la riceve anche da Ciampino).

Sicché avuto riguardo al rilievo per cui:

- a) Per sua stessa ammissione l'Ufficiale di servizio Tenente Colonnello GIANGRANDE lavorava quasi a suo contatto fisico.

- b) Il COP, già "in allerta" per la scomparsa del DC9 riceve contemporaneamente da due Uffici diversi la notizia di presenza di traffico americano.
- c) Sempre per ammissione del BERARDI (deposizione 17 luglio 1991) non era insolito che in quella zona si trovasse traffico americano sì che erano state sollevate proteste;

appare contraddittorio il BERARDI laddove afferma da un lato che se gli era stato comunicato qualcosa di grave sicuramente lo aveva comunicato all'Ufficiale di servizio e d'altro lato di non ricordare se riferì al Tenente Colonnello GIANGRANDE il contenuto della telefonata sopra indicata.

Ma ancor più emblematico è il contegno processuale dell'Ufficiale di servizio di turno quella notte, Tenente Colonnello GIANGRANDE; sentito una prima volta dalla Commissione Stragi l'11 aprile 1991 nega addirittura di essere stato di servizio la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 e solo di fronte alla produzione documentale che gli viene fatta in quella sede deve prendere atto della sua presenza al COP la sera della caduta del DC9, e ricorda di aver avvisato il Generale MELILLO della scomparsa del DC9 intorno alle 09.30 di sera. Sentito poi dal G.I. il 22 luglio 1991 da un lato afferma che il sottufficiale di servizio ove avesse saputo di presenza di traffico militare straniero sul luogo dell'incidente avrebbe dovuto comunicarglielo e d'altro lato nega che qualsiasi comunicazione in merito gli sia stata fatta dal sottufficiale di servizio (che, come già rilevato, lavorava con lui nella stessa Sala).

Parimenti il Tenente Colonnello GIANGRANDE non sa giustificare il fatto che il suo brogliaccio di servizio (allegato in copia alla successiva deposizione testimoniale del 14 gennaio 1991) in una notte come quella rechi annotate tra le ore 19.00 locali e le ore 07.30 locali appena quattro telefonate, solo la prima delle quali, quella delle 21.30 locali, relativa al DC9! Non solo: il GIANGRANDE nella già citata deposizione alla Commissione Stragi parla di numerosi contatti intervenuti quella notte con la Sala Operativa del COSMA laddove nel suddetto brogliaccio l'unico contatto del COSMA annotato risulta quello delle 21.30 locali! Nè va dimenticata la telefonata con un Ufficiale dello Stato Maggiore che dovrebbe ritenersi in via logica essere l'Ufficiale di servizio che poco prima delle 21.20 zulu telefona a Licola per avere notizie più dettagliate (telefonata della cui esistenza si dà contezza nella telefonata tra Licola e Martinafranca delle 21.20 zulu); siffatta telefonata dal COP a Licola avrebbe dovuto essere annotata nel Registro dell'Ufficiale di Servizio.

In realtà dall'esame del testo di siffatto brogliaccio si trae la netta impressione di una redazione delle "scarne" annotazioni successive alle ore 19.00 locali in un unico contesto successivo; significativa in particolare la correzione dell'orario della annotazione delle 21.30 locali (concernente la comunicazione della scomparsa del DC9 da parte del COSMA) dato che appare inizialmente vergato l'orario 21.00 poi corretto in 21.30: indizio piuttosto serio di redazione successiva dell'appunto (alle ore 21.00 locali il COSMA non poteva certo sapere che il DC9 era già scomparso!)

Va inoltre ricordato come nella più volte citata telefonata delle ore 20.23 zulu tra il Tenente Colonnello GUIDI e il Colonnello FIORITO DE FALCO si dà come certa la comunicazione degli sviluppi della vicenda allo SMA tramite il COP, e che altresì (vedi deposizione Generale ARPINO 22.07.91) il GIANGRANDE la mattina dopo doveva comunque fare rapporto su quanto avvenuto nella notte la capo del II° Ufficio Operazioni del 3° Reparto SMA, Colonnello ARPINO.

3) Terzo canale era rappresentato dalla Sala Operativa del COSMA sita presso l'ex 2° ROC di Montecavo; malgrado la sostanziale carenza di documentazione in precedenza evidenziata è certo che detto Ente operò attivamente quella notte (dall'unico Telex rinvenuto emerge che fu il COSMA a dare al COP la notizia della caduta del DC9); si è già osservato sub 2) che il Tenente Colonnello GIANGRANDE nella deposizione alla Commissione Stragi dell'11 aprile 1991 dà atto di numerosi contatti intervenuti quella notte con la Sala Operativa del COSMA, (anche se essi non risultano annotati, come si è visto, sul suo brogliaccio); traccia però dell'attività del COSMA è presente nelle telefonate registrate dal Sito di Martinafranca; vedi tra le altre quella delle 19.04 zulu tra Martinafranca e il COSMA in merito alla situazione di Decimomannu ed altra delle 22.04 zulu tra Martinafranca e Montevenda, nella quale si dà atto di altra telefonata, non registrata, pervenuta a Martinafranca dal COSMA relativa sempre alla posizione di Decimomannu.

4) Quarto tramite di collegamento era lo Stato Maggiore della Terza Regione Aerea di stanza a Bari gerarchicamente immediatamente sovraordinata al terzo ROC di Martinafranca.

Da un lato è del tutto inverosimile che l'allora Comandante di Martinafranca Generale Mangani (che pure nella notte rivela eccezionale attivismo e intensa partecipazione non solo alle operazioni di soccorso ma anche alla ricerca del traffico militare e alle ipotesi di collisione ed esplosione) non abbia subito allertato i suoi superiori e che costoro non si siano messi in contatto con lo SMA; d'altro lato vanno ricordate le prime deposizioni al G.I. dell'allora Comandante

della Terza Regione Aerea Generale PICCIO (G.I. Venezia 25.11.1988 e G.I. Roma 27.02.1991 parzialmente modificate nella deposizione al G.I. di Roma del 12.10.1991); in particolare nella prima deposizione il PICCIO afferma di aver saputo lo stesso giorno dal Mangani della caduta dell'aereo e che nulla risultava in ordine all'aereo dalle postazioni di Marsala e Lipari e che egli PICCIO avvisò per telefono il Comandante del Terzo Reparto dello SMA che sarebbe già a sua volta stato avvertito direttamente dal Generale Mangani.

5) Infine non può essere sottaciuto il ruolo del SIOS che, secondo quanto affermato dal Generale ARPINO nella già citata deposizione del 22.7.91, dal Generale TASCIO nell'interrogatorio al G.I. del 29.5.92 e dal Generale FERRI alla Commissione Stragi il 27 ottobre 1989 (pag. 40) aveva suoi "sensori" in tutti i siti dell'Aeronautica Militare, nonché una sua Sala Operativa e un suo sottufficiale di servizio; sensori e servizi che è poco credibile che siano rimasti tutti e ovunque inoperosi.

Risulta invece che il SIOS si attivò sia per i contatti con l'Ambasciata degli Stati Uniti (sempre negati) che nei rapporti con il SISMI; tali contatti furono gestiti direttamente da TASCIO. Su questi punti, si veda quanto osservato in altre parti della requisitoria.

Conclusivamente appare contrastante con le specifiche emergenze istruttorie sopra man mano evidenziate (oltre che con ogni logica) che da nessuno dei suindicati canali sia pervenuta agli imputati una immediata segnalazione di quanto si andava agitando nei settori operativi, segnalazione che, se anche di contenuto interlocutorio, era doverosa e tanto più necessaria avuto riguardo al particolare contesto politico militare che agitava in quel periodo l'area del mediterraneo e che è stato già evidenziato e lumeggiato nella prima parte della presente requisitoria.

IV. 1. 6.

POSIZIONE DIFENSIVA DEGLI IMPUTATI.

A questo punto vanno illustrate le posizioni difensive assunte da ciascun imputato.

a) GENERALE BARTOLUCCI:

L'imputato, come già detto Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica all'epoca dei fatti, ammette, nell'interrogatorio reso al G.I. il 26 maggio 1992, di essere stato

avvisato nella tarda serata del 27 giugno 1980, presso la sua abitazione, tramite la rete COP, della caduta dell'aereo ma nega categoricamente di aver ricevuto né quella notte né la mattina successiva ulteriori comunicazioni inerenti agli sviluppi della vicenda, con riguardo alla segnalata presenza di traffico americano, ivi compresa una portaerei, e ad ipotesi di esplosione del DC9; ammette di aver fatto richiedere (non sa spiegare bene se quella notte stessa o il giorno successivo) un monitoraggio sulla eventuale mancanza di velivoli italiani nelle nostre basi, nonché su quanto segnalato dai radar della Difesa Aerea e di aver fatto interpellare il Comando della NATO di stanza a Bagnoli sull'eventuale coinvolgimento di velivoli alleati. Nega invece ogni conoscenza di contatti con l'Ambasciata Americana sostenendo comunque che le iniziative sopra indicate furono prese autonomamente dai vertici di Stato Maggiore a prescindere dal presunto "stato di allarme" che si sarebbe verificato tra il 27 e il 28 giugno 1980.

Vanno sottolineate notevoli incongruenze nella tesi difensiva del Generale BARTOLUCCI; in particolare:

- 1) Il Generale BARTOLUCCI dichiara che l'unica ipotesi formulata all'interno dello Stato Maggiore la mattina dopo l'evento fu quella della collisione (vedi pag. 54 trascrizione) laddove dagli atti di indagine espletati emerge che sin dall'immediatezza del fatto, a vari livelli nell'ambito dell'Aeronautica Militare si prospettò l'eventualità dell'esplosione anche esterna (vedi quanto osservato in precedenza); né poté trattarsi di meri commenti a livello di scambio di opinioni come pretende che fossero il Generale BARTOLUCCI (vedi a esempio pag. 28 trascrizione) avuto riguardo al fatto, a dir poco, che dell'ipotesi di un missile prospettata dall'Aeronautica Militare parlano, come si è già osservato in precedenza i testi americani COE e MC BRIDE che fecero parte del gruppo di operatori costituito nell'immediatezza del fatto presso l'Addetto Militare dell'Ambasciata Americana.

L'indagine fu disposta da BARTOLUCCI e FERRI e condotta dal 3° Reparto SMA, con modalità del tutto anomale. Nessuno degli atti deliberativi o interlocutori di detta attività fu formato o conservato; i contatti con Strutture periferiche avvennero senza che ne restasse traccia; persino con altre Nazioni i contatti ebbero luogo con modalità informali.

- 2) Parlando di Centri radar presso cui sarebbero state chieste informazioni nell'immediatezza del fatto il BARTOLUCCI indica Marsala, Licola e Ferrara (pag. 58 trascrizione) ma non Poggio Ballone e Siracusa benché sia pur a diverso titolo fossero Basi radar di estremo rilievo nella vicenda (come parimenti evidenziato in precedenza).

3) Pur a fronte delle precise contestazioni poste in sede di interrogatorio (pagine 120 e seguenti della trascrizione interrogatorio 26 maggio 1992 e pagg. 46 e segg. interrogatorio 2 giugno 1992) il BARTOLUCCI non sa spiegare come mai nessuna traccia documentale, neanche sotto forma di appunto, sia rimasta dei contatti avuti dallo Stato Maggiore subito dopo l'incidente da un lato con gli americani e le basi della Difesa Aerea e d'altro lato col Gabinetto del Ministro nello svolgere l'attività di monitoraggio suindicata.

4) Il BARTOLUCCI assume di aver manifestato un relativo "disinteresse" una volta appresa la notizia della scomparsa del DC9, sì che egli non sa neanche dire chi gliela comunicò (arrivando a ipotizzare, poco plausibilmente, che potesse avergliela comunicata addirittura direttamente il Sottufficiale BERARDI del COP - pag. 55 trascrizione -); nonché ipotizzando che "a sua insaputa" (ma è smentito dal MELILLO che afferma di aver avuto l'imput dal BARTOLUCCI per l'inchiesta interna promossa dal Terzo Reparto) possa essere partita un'indagine dello Stato Maggiore sulla presenza di Aerei italiani e americani quella notte stessa (pag. 108 trascrizione).

Siffatto "disinteresse" non appare riscontrato dalle emergenze processuali; anzitutto lo stesso BARTOLUCCI definisce la caduta del DC9 evento "sui generis", quantomeno per la sua esperienza professionale; ma soprattutto non tiene conto la versione del BARTOLUCCI della circostanza, in precedenza evidenziata, per cui non era solo il COP il canale attraverso il quale, quantomeno la mattina del 28 giugno 1980, potevano arrivarli notizie sull'evoluzione della situazione, e che dalle deposizioni del Generale Mangani risulta che già il 28 giugno il Mangani medesimo gli avrebbe parlato dei discorsi - intercorsi con LIPPOLIS in ordine alla possibile esplosione dell'aereo; non appare inoltre riscontrata la sua affermazione che il COSMA fosse inattivo (vedi pag. 46 trascrizione) dato che, come emerge dagli atti (vedi quanto già osservato in precedenza circa il ruolo del COSMA quale "canale" di trasmissione notizie dalla periferia allo SMA) la Sala Operativa del COSMA quella notte fu tutt'altro che silente.

Inoltre appare singolare (vedi pagg. 26 e segg. trascrizione interrogatorio 2 giugno 1992) che pur essendo per sua stessa ammissione consuetudine allo Stato Maggiore effettuare ogni mattina un "briefing" tra tutti i Capo Reparto e pur risultando dalle dichiarazioni del Generale Ferri che la mattina del 28 giugno detto briefing fu dedicato proprio alla vicenda del DC9 il BARTOLUCCI affermi di non avervi partecipato.

5) Va infine preso atto che il Generale BARTOLUCCI non sa dare alcuna spiegazione (pagg. 39 e segg. trascrizione interrogatorio 2 giugno 1992) della soppressione sulla copia conforme del famoso Telex in data 3 luglio 1980 di CIRCUSNAVEUR della data e di altri importanti elementi identificativi (vedi pagg. 67 e segg. trascrizione interrogatorio 2 giugno 1992) e afferma di nulla sapere in ordine alle interpretazioni dei "Plots" effettuate presso la ACC di Ciampino e sulla presenza possibile di altro aereo e sui contatti avuti dall'A.M. nei giorni e nei mesi immediatamente successivi con esperti americani (LUND, PONTECORVO) sulla questione, benché fossero tutte circostanze in cui esponenti dello S.M.A. avevano svolto un ruolo di primo piano.

Dalle dichiarazioni di MELILLO risulta invece che il Capo di Stato Maggiore e il Sottocapo parteciparono sin dal 28 giugno alle deliberazioni relative al disastro.

B) GENERALE FERRI:

Anche il FERRI, all'epoca dei fatti Sotto Capo di Stato Maggiore, nega, nell'interrogatorio reso al G.I. il 27 maggio 1992, di essere stato mai reso edotto dello stato di allarme determinatosi nell'ambito dell'Aeronautica Militare dopo la scomparsa del DC9, ed in particolare della segnalazione di traffico americano e dei contatti intercorsi con l'Ambasciata Americana; ammette, ovviamente, di essere stato avvisato della scomparsa del DC9 anche se è incerto sulla collocazione temporale di tale notizia che potrebbe essere anche essergli stata data, a suo dire, la mattina del 28 giugno, e nega di aver parlato quella notte col Generale BARTOLUCCI. Ammette di aver dato, d'iniziativa sua o del BARTOLUCCI, la mattina del 28 disposizione al Generale MELILLO di interpellare i comandi NATO sulla presenza di aerei americani (pag. 14 trascrizione) e di aver disposto una ricerca sulle risultanze dei RADAR della Difesa Aerea (pag. 15 trascrizione).

Anche nelle dichiarazioni del Ferri sono rinvenibili gravi contraddizioni e incongruenze; invero:

1) Il FERRI non ricorda da chi fu avvisato dell'incidente e addirittura adombra la possibilità di non essere stato avvisato la notte stessa del disastro; ma va ricordato a riguardo che il FERRI, come si è già puntualizzato in precedenza, quale Sotto Capo di S.M. aveva un suo ruolo istituzionale di preposto allo S.M. distinto da quello del Capo di Stato Maggiore, e che la stessa mattina del 28 giugno 1980 risulta che egli partecipò a una riunione dei Capo Reparto dello S.M. aventi per oggetto proprio la caduta del DC9; è singolare pertanto siffatta sua mancanza di ricordi.

2) Al pari del Generale BARTOLUCCI il Ferri dichiara di aver chiesto notizie alle basi RADAR di Ferrara, Licola e Marsala ma non alla, come si è visto, importantissima base di Poggio Ballone nella cui portata il DC9 transitò non molto prima del sinistro (pag. 15 trascrizione).

3) La tesi del FERRI (pagg. 27 e segg. registrazione interrogatorio) secondo la quale le conversazioni telefoniche tra Fiorito De Falco e Guidi e quella quasi contestuale tra Maresciallo Bruschina e Martinafranca attinenti a esercitazioni americane, aerei americani che razzolavano, presenza di Portaerei siano tutte da attribuire ad una confusione tra esercitazione Sinadex ed esercitazione militare non trova riscontro nel tenore di detta conversazione che fa chiaro riferimento ad esercitazioni reali, nonché negli elementi di prova indicati in altre parti di queste requisitorie.

E' altresì contro la logica della gerarchia militare, che quantomeno la mattina del 28 giugno 1980 il Generale FAZZINO, avvertito dal FIORITO DE FALCO, nulla abbia detto a lui, superiore diretto all'interno dello Stato Maggiore, della segnalata presenza di traffico americano.

4) Non sa spiegare il Generale FERRI l'attivismo che caratterizza per vari giorni gli uffici dell'Addetto Militare dell'Ambasciata Americana e soprattutto non sa replicare all'osservazione del P.M. (vedi pag. 81 trascrizione) per cui "l'imput per un lavoro così rilevante non può essere arrivato da una telefonata fatta da un ufficiale qualunque di un controllo del traffico aereo, ci deve essere stato, evidentemente, un contatto di un livello superiore, nel quale sono state date delle informazioni, evidentemente, in base alle quali si è ritenuto necessario avviare immediatamente questa attività di verifica".

5) Parimenti nessuna giustificazione sa dare il Ferri (pagg. 89 e segg. trascrizione) di tutte le gravi alterazioni che caratterizzano la famosa nota di CIRCUSNAVEUR del 3 luglio 1980 (una delle cui copie, quella inviata il 20 dicembre 1980 allo Stato Maggiore Difesa, risulta trasmessa con nota a sua firma), e tra l'altro perché mai si parli nella nota di trasmissione di detta copia allo Stato Maggiore Difesa della documentazione RADAR di Siracusa che per altro verso risulterebbe non essere stata mai chiesta, a suo tempo, dallo Stato Maggiore Aeronautica.

6) Nulla sa replicare il generale Ferri ai rilievi mossigli in sede di interrogatorio (pagg. 153 e segg. della registrazione) sull'omessa segnalazione da parte dello S.M.A. al Ministro della Difesa su quanto verificato sia pur in termini

problematici in ordine alla possibile presenza, così come emergeva dai RADAR di Ciampino, di altro aereo e di come mai fu comunicato al Ministro LAGORIO che l'Aeronautica non poteva interpretare quei dati non potendo disporre (dichiarazioni Ministro LAGORIO al G.I. del 10 ottobre 1997), laddove è pacifico, come si è già visto, che dei nastri prima che fossero sigillati fu estratta copia.

7) E' a iniziativa del Ferri (vedi dichiarazioni Bomprezzi 22 giugno 1992) l'invio degli Ufficiali Bomprezzi e Sidoti a Bocca di Falco nell'agosto 1980 per visionare il casco da pilota presunto USA di cui si è parlato in precedenza, casco, come si è già detto poi misteriosamente finito tra i reperti del MIG Libico; è significativo che sentiti dal G.I. sia il Sidoti che il Bomprezzi abbiano dichiarato a lungo di non aver mai operato per Ustica e di nulla ricordare di tale missione (vedi pregresse dichiarazioni del Bomprezzi in date 5 novembre 1990, 11 marzo 1991 e 22 giugno 1992 nonché dichiarazioni Sidoti 23 giugno 1992) facendo parziali ammissioni solo di fronte all'evidenza documentale (peraltro presso lo SMA non risultano documenti aventi per oggetto il rinvenimento di detto casco ma solo annotazioni d'un volo a Punta Raisi del 12 agosto 1980 del Colonnello Sidoti ed altro Ufficiale) e che lo stesso Ferri a sua volta (interrogatorio 24 giugno 1992) nulla dichiari di ricordare dell'episodio che pure per la qualità dei soggetti inviati a Palermo per visionare un singolo reperto si inserisce in quella intensa quanto informale (e taciuta all'Autorità Politica) attività di ricerca svolta dallo Stato Maggiore per verificare un coinvolgimento di velivoli americani nell'evento.

C) GENERALE TASCIO:

Nelle dichiarazioni rese nel corso del processo dal Generale TASCIO, all'epoca dei fatti responsabile all'interno dello Stato Maggiore del SIOS (Secondo Reparto), è possibile apprezzare in modo particolarmente significativo quella che in realtà è una costante nell'atteggiamento processuale della maggior parte degli esponenti dell'Aeronautica Militare a vario titolo ascoltati nel corso dell'indagine, e cioè una iniziale minimizzazione del proprio livello di conoscenza dei fatti, una successiva graduale ammissione di una maggiore partecipazione agli eventi man mano che all'interessato vengono contestate obiettive risultanze e infine a fronte di emergenze processuali particolarmente pregnanti il ripiegarsi sull'atteggiamento di negazione o di obliterazione della memoria.

Il Generale TASCIO, sentito una prima volta in un contesto significativo dalla Commissione Stragi in data 26 luglio 1989, esordisce, prima ancora di essere

sottoposto alle domande dei Commissari, con l'affermazione preliminare per cui nell'esercizio delle sue funzioni egli fu interessato all'evento di Ustica solo successivamente al rinvenimento del MIG-23 sulla Sila e cioè non prima del 18 luglio 1980; contestatogli in sede di interrogatorio quale imputato dinanzi al G.I. il 29 maggio 1992 (vedi pagg. 54 e segg. trascrizione) che al contrario emerge un suo fattivo intervento ben prima del 18 luglio, egli è costretto ad ammettere siffatto intervento ma giustifica la sua iniziale negazione col rilievo che dinanzi alla Commissione Stragi era rimasto un po' confuso per tutte le serie di domande cui era stato sottoposto dai Commissari; alla successiva contestazione del P.M. che, in realtà la sua rivendicazione di estraneità alla vicenda di Ustica prima del 18 luglio 1980 precede l'audizione vera e propria dinanzi alla Commissione Stragi replica che comunque i suoi interventi prima del 18 luglio furono in qualche modo di routine.

Il Generale Tascio, come già illustrato nella parte della presente requisitoria relativa al MIG Libico, nega categoricamente altresì nell'interrogatorio reso al G.I. il 29 maggio 1992 di aver mai conosciuto il Responsabile della C.I.A. di Roma CLARIDGE e addirittura di aver mai avuto un qualsiasi rapporto per la vicenda del MIG Libico con la C.I.A..

Si evidenziano altresì gli ulteriori seguenti profili di inattendibilità e contraddittorietà del Generale Tascio:

- 1) Il Generale TASCIO afferma nell'interrogatorio del 29 maggio 1992 che l'attività svolta dal suo Reparto ed in particolare dal 4° Ufficio nel tenere i contatti con l'Ambasciata Americana per la ricerca di eventuale traffico subito dopo il sinistro sia da qualificare come di "routine".

Peraltro la drammatica rilevanza, per l'Italia, dell'evento e l'attività ad ampio raggio svolta da un gruppo di lavoro costituito presso l'Ambasciata fanno considerare non rispondente alle risultanze processuali siffatta affermazione.

Altrettanto non riscontrata è la sua osservazione secondo la quale gli Ufficiali addetti nulla gli avrebbero riferito sugli esiti di tali contatti e nulla sarebbe rimasto di cartaceo in atti, avuto riguardo al rilievo che in un'amministrazione quale quella della Difesa si è potuto constatare, sulla base della lettura dei brogliacci superstiti, che venivano annotate anche le telefonate, ed alla circostanza per cui

né il Maggiore PICCIONI né il Capitano Coltelli ammettano di aver avuto contatti (entrando così in contraddizione col Generale TASCIO) con gli Addetti dell'Ambasciata.

Risulta dunque che i contatti con l'Ambasciata statunitense furono un fatto del tutto eccezionale e che essi furono tenuti essenzialmente dal 2° Reparto. Durante questi contatti al personale statunitense furono riferite le informazioni circa il possibile abbattimento del DC9 da parte di un missile, di cui s'è già detto.

2) Appare poi provato che il SIOS seguì costantemente sotto la diretta supervisione del Generale Tascio tutto l'evolversi della vicenda del DC9 quantomeno per tutto il 1980; vedasi a esempio la Missione del Colonnello Bompreszi, unitamente al Ten. Colonnello Argiolas del Terzo Reparto, all'aeroporto di Bocca di Falco il 4 luglio 1980, per visionare reperti che si ritenevano provenissero dal DC9 e in ordine ai quali (vedi tra l'altro appunti agenda Argiolas di quel giorno) si era diffusa la voce che un seggiolino rinvenuto potesse provenire da aereo americano colliso col DC9; missione sull'esito della quale ci sarebbero stati contrasti tra il Generale Tascio e il Generale Melillo.

Singolarmente anche su questa vicenda (pag. 53 trascrizione interrogatorio 6 marzo 1997) il Tascio dichiara di non aver ricordi specifici.

Il SIOS partecipa col Tenente Colonnello Bompreszi al recupero d'un caschetto per pilota nell'agosto 1980 a Bocca di Falco (è vero che nell'agosto 1980 il Generale Tascio era in ferie, ma non è credibile che non abbia seguito, al ritorno dalle ferie, le successive vicende di questo caschetto che pure pervenne alla fine tra i reperti del MIG Libico tramite il SIOS); ancora risulta che fu il Generale Tascio a delegare espressamente il Capitano Pace del SIOS per il recupero d'un relitto ad Acqua Dolce il 2 settembre 1980 (pag. 71 trascrizione interrogatorio 6 marzo 1997) e che vi fu un coordinamento tra il Secondo e il Terzo Reparto in ordine all'opposizione del segreto sui nastri di Marsala a Borgo Piave, mentre è sempre il Generale Tascio infine a intervenire presso la Procura di Roma con la famosa nota del 23 dicembre 1980 al Dott. Santacroce con la quale egli invia copia del famoso Telex di CIRCUSNAVEUR senza data; Telex, che per quanto plausibilmente consegnato al SIOS nel dicembre 1980 dal Terzo Reparto, come dichiarato dal Generale Melillo a suo tempo doveva essere pervenuto al SIOS provenendo esso dall'Ambasciata Americana il cui interlocutore era appunto il

SIOS. Sul punto il Tascio non sa dare plausibili giustificazioni né nell'interrogatorio del 29 maggio 1992 (vedi pagg. 50 e segg. trascrizione) né nel successivo interrogatorio del 6 marzo 1997 (vedi pagg. 91 e segg. trascrizione).

3) Il Generale TASCIO afferma, sempre nell'interrogatorio del 29 maggio 1992 di non essere stato allertato della caduta del DC9 dal suo ufficio; ma tale affermazione contrasta col fatto che (come ammesso dallo stesso imputato), l'organigramma del SIOS prevedeva un Ufficiale e un Sottufficiale di servizio tutta la notte nonché dei "sensori" all'Aeroporto di Ciampino (vedi pag. 68 trascrizione).

4) Il Generale Tascio interviene ancora direttamente alla fine del luglio 1980 allorché, come già osservato in precedenza, si crea un contatto SISMI - SIOS e un invio al SISMI da parte di Martinafranca dei tracciati della Difesa Aerea relativi sia al DC9 che al MIG Libico ed al SIOS, sempre da parte di Martinafranca dei soli tracciati relativi al MIG Libico (tracciati richiesti dal SIOS ben 11 giorni dopo il ritrovamento del MIG sulla SILA). Attivismo questo (la richiesta dei tracciati avviene il 29 luglio 1980) che non può non ricollegarsi all'incontro verificatosi il 28 luglio 1980 (come emerge dagli appunti dell'agenda del Tascio) tra lo stesso Tascio e un Ufficiale del SISMI inviatogli dal Generale Notarnicola con riferimento a "Voci ad alto livello di tracce registrate del DC9 a Ponza ed a testimonianza di un Ufficiale su un velivolo che manovra sulla spiaggia".

Nell'interrogatorio del 29 luglio 1992 e ancora prima in sede di audizione dinanzi alla Commissione Stragi il Generale Tascio minimizza questa vicenda e assume di nulla sapere sulle motivazioni di siffatta richiesta di tabulati da parte del SISMI ed anzi accusa il SISMI di superficialità dell'interpretazione da esso fatto di tali tracciati laddove si confonde l'ora locale con l'ora zulu.

Peraltro nel successivo interrogatorio del 4 marzo 1997 quando gli vengono contestate le nuove risultanze emergenti dalla sua agenda, sequestratagli nel 1995 e sopra indicate, che, tra l'altro, evidenziano un collegamento tra la vicenda del DC9 e del MIG Libico, nulla riesce a dire in ordine alle nuove contestazioni (pagg. 120 e segg. trascrizione interrogatorio 4 marzo 1997) rifugiandosi di nuovo nella impossibilità di sollecitare la sua memoria e pur dovendo prendere atto della singolarità di siffatto accostamento nella sua agenda delle vicende DC9/ MIG

Libico con riferimento a un intervento SISMI (solo nell'interrogatorio del 18 marzo 1997, come si è visto in precedenza, collega "la voce su Ponza" a voce corrente a alto livello ministeriale).

Questo collegamento, come gli viene contestato nello stesso interrogatorio (vedi pagg. 42 e segg. trascrizione interrogatorio 4 marzo 1997) richiama sia quello che si fa nella riunione presso lo Stato Maggiore Difesa del 21 luglio 1980 - cui il Generale TASCIO partecipa, benché inizialmente affermi di essere stato in Sila dal 18 al 23 luglio 1980 - ad opera del Direttore del SISMI Generale Santovito (vedi sul punto annotazioni nell'agenda del Generale Milillo) sia il riferimento che si fa, in un appunto SISMI del 23 luglio 1980, a firma del Colonnello D'ELISEO, Capo dell'Ufficio del Direttore del SISMI SANTOVITO, relativo al MIG Libico, ad un presunto "Progetto Notarnicola Tascio".

Né il TASCIO, né il NOTARNICOLA, né il D'ELISEO hanno saputo spiegare alcun ché sul significato di siffatta espressione.

5) Ancora il TASCIO non sa dare alcuna spiegazione sulle reiterate annotazioni emergenti dall'agenda del Melillo il 18 luglio 1980 e nei giorni immediatamente successivi sul ruolo attribuito nelle riunioni al Generale Tascio nella "gestione" del cadavere del pilota libico e nel misterioso uso di un frigorifero e sul progettato trasporto del cadavere a Roma né sulla conoscenza che sempre secondo detta agenda il Generale Tascio avrebbe avuto nei particolari della vicenda lo stesso 18 luglio 1980 prima ancora di arrivare in Sila (vedi reiterate contestazioni fatte all'imputato nell'interrogatorio del 4 marzo 1997).

Certo è, come si è già visto a proposito del MIG Libico, che fu proprio il Secondo Reparto, nel luglio 1980 (in periodo quindi in cui il Generale TASCIO non era ancora in ferie) ad inviare l'Ufficiale Medico SIMENI dalla Scuola di Sanità Militare in Missione a Crotone per parlare con i periti che avevano effettuato l'autopsia del pilota del MIG avendo appreso informalmente dei dubbi espressi dallo ZURLO e dal RONDANELLI sull'epoca della morte e che sarebbero stati espressi nella "famosa" relazione suppletiva mai rinvenuta presso la Procura di Crotone.

d) GENERALE MELILLO:

Interrogato più volte, ed autore di numerose e articolate memorie, il Generale MELILLO, all'epoca responsabile del Terzo Reparto dello SMA (avente tra le sue mansioni quello della sicurezza del volo e tra le sue articolazioni lo stesso COP) ammette di essersi attivato quasi nell'immediatezza dei fatti, in pratica sin dalla mattinata del 28 giugno 1980 per un'inchiesta interna dello Stato Maggiore, sollecitata dallo stesso Capo di Stato Maggiore BARTOLUCCI, volta ad appurare se vi fosse stata collisione tra il DC9 e velivoli italiani o stranieri; inchiesta che si sarebbe conclusa, con esito negativo, entro il successivo 2 luglio. Egli ammette anche di aver seguito, nei primi giorni, la vicenda relativa al rinvenimento del MIG Libico partecipando anche, sia pur solo come accompagnatore del Generale BARTOLUCCI, ad una riunione tenutasi il 21 luglio 1980 presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa; ma pur ammettendo (unico tra i quattro imputati principali) una diretta partecipazione alla vicenda del DC9 quantomeno nei primi giorni successivi all'evento, nega anch'egli di essere mai stato reso edotto della situazione di allarme verificatosi nella notte tra il 27 ed il 28 giugno 1980, della segnalata presenza di traffico militare americano, degli intensi rapporti intercorsi con l'Ambasciata Americana; ed anch'egli, posto di fronte ad alcune positive emergenze istruttorie, con particolare riguardo a talune risultanze del sequestro delle sue agende, avvenuto nel 1995, finisce per rifugiarsi dietro un sostanziale "non ricordo".

In particolare:

- 1) Il Generale MELILLO afferma di non essere stato avvisato dal Colonnello ARPINO del COP della scomparsa del DC9; peraltro nell'organigramma del Terzo Reparto dello SMA alle dirette dipendenze del Generale MELILLO v'era il Secondo Ufficio, cioè l'Ufficio Operazioni, (dal quale dipendeva il COP) diretto appunto dal Colonnello ARPINO, il quale nella deposizione al G.I. del 22 luglio 1991 sostiene di avere avvisato egli stesso il MELILLO della scomparsa del DC9; la versione dell'ARPINO appare molto più riscontrata avuto riguardo alla circostanza per cui (vedi dichiarazioni del MELILLO pagg. 20 e segg. trascrizione interrogatorio 9 gennaio 1997) l'imputato la mattina del 28 giugno 1980 arrivò in ufficio prestissimo allorché di operativo allo Stato Maggiore vi era solo il COP e l'allora Colonnello ARPINO molto più del Tenente Colonnello GIANGRANDE (Ufficiale di servizio solo quella notte e non in forza al Terzo Reparto) era la

figura istituzionalmente preposta (si da essere svegliata più volte ogni notte!) ai contatti con i vertici dello Stato Maggiore.

Per sostenere di non aver parlato con l'ARPINO quella notte il MELILLO arriva a ipotizzare (pagg. 25 e 26 trascrizione interrogatorio 9 gennaio 1997) che l'Arpino, appresa la notizia dal Giangrande, avesse detto a quest'ultimo di avvisare lui il Melillo che avrebbe pensato egli Arpino ad avvisare il Capo e il Sotto Capo; afferma altresì, in contrasto con quanto dichiarato dal Bartolucci, che quella notte il Bartolucci era fuori sede; singolare poi (pag. 28 e 29 suddetta trascrizione) che la mattina del 28 l'Arpino non lo abbia informato a differenza degli altri giorni sulle attività notturne del COP.

2) Non si comprende perché mai di tutta l'intensa attività asseritamente svolta dal Terzo Reparto ed in particolare dal Quarto Ufficio diretto dal Colonnello SIDOTI per verificare la presenza di velivoli militari che avessero potuto collidere col DC9 non debba essere rimasta alcuna traccia documentale neanche sotto forma di appunto o di annotazione.

La giustificazione che dà il Melillo - grave carenza di personale verificatasi in quel periodo presso lo Stato Maggiore - non appare pertinente, ed è smentita dalla deposizione del Tenente Colonnello CASTRONOVO (G.I. 21 novembre 1991), all'epoca dei fatti in servizio presso il Quinto Ufficio del Terzo Reparto, secondo la quale una richiesta formulata all'Ambasciata USA, in merito a presenza di aerei o navi Statunitensi doveva avvenire per iscritto.

Tra l'altro l'indagine, per quanto è emerso anche da altre emergenze processuali già in precedenza evidenziate (appunti agenda ARGIOLAS, deposizione GRASSELLI) da un lato si articolò non solo in telefonate e compulsazione di atti ma anche in vere e proprie audizioni di persone con particolare riguardo ai Controllori di Volo di Ciampino, e d'altro lato proseguì ben oltre la data del 2 luglio 1980 - cui il Melillo pretende di ancorarla per ricollegarla al famoso documento di CIRCUSNAVEUR del 3 luglio 1980. Infatti è del 4 luglio 1980, la missione a Bocca di Falco, del Tenente Colonnello Argiolas del Terzo Reparto assieme al Colonnello Bompressi del SIOS, missione volta a verificare se tra i reperti rinvenuti un seggiolino potesse appartenere ad un F-104; ed è significativo che il Melillo (contrastando in questo le dichiarazioni del Generale Tascio) affermi che questo intervento dell'Argiolas nella

missione avvenne per diretto interessamento del Tascio (vedi pag. 24 trascrizione interrogatorio 24 febbraio 1997).

Infine va ancora ricordato l'intervento (assieme al Tenente Colonnello BOMPRESZI) del SIDOTI, anch'egli diretto dipendente del Generale MELILLO, nella misteriosa vicenda già più volte citata in precedenza del rinvenimento e successiva temporanea "sparizione" d'un caschetto a Traiba nell'agosto 1980.

3) E' singolare che il MELILLO, che pure ammette di sapere che la notte stessa del 27 giugno 1980 a Ciampino fu fatta la riduzione dati e di essere a conoscenza che il Tenente Colonnello Russo la mattina del 28 giugno fece un'interpretazione dei dati stessi, che sarebbe stata portata alla conoscenza del Sotto Capo di Stato Maggiore, sostenga peraltro di nulla sapere sullo stato di agitazione verificatosi quella notte proprio nella Sala Operativa di Ciampino e della segnalata presenza di traffico americano.

4) Con riguardo alla vicenda del MIG Libico va ancora ricordato l'appunto SISMI del 31 luglio 1981 che lo S.M.A. protocolla e, in persona del Generale MELILLO, "condivide" benché non solo indichi il MIG Libico come MIG 25 anziché 23 ma addirittura collochi la caduta al 14 luglio (notasi la singolare coincidenza con l'annotazione sull'agenda del Generale TASCIO) anziché 18 luglio.

In sede di interrogatorio del 24 febbraio 1997 il MELILLO ha giustificato questa condivisione con il fatto che non avrebbe notato, nel contesto dell'appunto, la diversità della data.

- Questa giustificazione potrebbe esser inadeguata in considerazione delle annotazioni dell'agenda del MELILLO del 18 luglio e del 21 luglio 1980, la cui accuratezza e tempestività appare singolare.

Va però osservato anche che, se da un lato la precisione delle annotazioni, che sembra incompatibile con la data in cui furono apposte, costituisce elemento indiziante di una conoscenza preventiva, è altrettanto vero che di quelle annotazioni potrebbe darsi un'interpretazione del tutto opposta e liberatoria e cioè che il Generale MELILLO abbia appuntato nella data del 18 luglio quelle informazioni perché convinto della loro corrispondenza a verità.

Con il complesso di queste acquisizioni devono ora affrontarsi le deduzioni difensive del MELILLO. Questi ha depositato molte memorie, anche di carattere

tecnico; da ultimo quelle del 30 aprile 1998, che riprende e approfondisce argomenti già in precedenza trattati.

Un primo punto della tesi difensiva di MELILLO è che egli, quale Capo del 3° Reparto, aveva in realtà responsabilità circoscritte nell'ambito dello Stato Maggiore, con esclusione quindi di attribuzioni di carattere operativo.

In realtà questo aspetto era stato esaminato dall'Ufficio. Tuttavia, né nei confronti del MELILLO, né degli altri imputati, l'esercizio dell'azione penale è avvenuto in base alla mera individuazione di responsabilità di carattere ordinamentale.

E' chiaro che in una struttura gerarchica e saldamente organizzata qual è per definizione quella militare anche gli aspetti suddetti devono esser valutati. Non si tratta certo di forme di responsabilità obbiettiva, magari surrettiziamente coperte da criteri di riconduzione di carattere presuntivo ("non poteva non sapere che ..").

Si tratta invece di riconoscere un dato di fatto storicamente accertato e di valutarlo nel contesto specifico.

In altri termini, ciò che è comune elaborazione in termini di responsabilità per l'esercizio dell'impresa o - per richiamare una giurisprudenza formatasi in un contesto certamente assai diverso da quello di un' Istituzione pubblica - di responsabilità nell' ambito di strutture associative delinquenziali compartimentate e a ordinamento gerarchico (e che è ormai giurisprudenzialmente assodato, anche per decisioni delle Sezioni Unite) vale anche nel contesto di un apparato militare.

Anzi, potrebbe affermarsi che una tale organizzazione dovrebbe esimere dalla prova specifica del carattere gerarchico dell'ordinamento interno e dell'effettività nello svolgimento del ruolo formale da parte dell'imputato.

Ma anche di questi principi si è voluto fare attento governo, ricercando per ogni posizione elementi di fatto che indicassero condotte specifiche, rilevanti per le imputazioni.

Infatti al MELILLO non è stato contestato il fatto di aver ricoperto l'incarico di Capo del 3° Reparto, ma condotte ben individuate, a lui solo riconducibili.

Ciò non toglie che la caratterizzazione non operativa ma preminentemente di supporto al Capo di Stato Maggiore e di pianificazione delle attività di quest' Organo, dovrà essere attentamente considerata, sia ai fini della prova della

sussistenza dell'elemento soggettivo del reato, sia ai fini della rilevanza delle singole condotte a lui ascritte per la fattispecie di attentato.

La prima condotta ascritta al MELILLO è quella di avere, su incarico del suo superiore, FERRI, e anche direttamente del Capo di Stato Maggiore, avviato un'inchiesta interna della quale non è rimasta alcuna traccia documentale.

MELILLO ammette - anche nella sua memoria - di avere effettuato l'inchiesta e ne giustifica il carattere informale con il fatto che si trattava "di un'indagine sommaria, da concludere in tempi molto brevi ... [i cui] risultati non potevano che essere preliminari e, comunque, mai completi e definitivi. Peraltro vi era l'esigenza di non interferire con le indagini della magistratura e della Commissione LUZZATTO". Nell'allegato D (e non C) MELILLO tiene a precisare che non si trattò di un'"inchiesta", giacché questa competeva all'Autorità Giudiziaria e alla Commissione amministrativa.

Comunque la si voglia chiamare, indagine, inchiesta, verifica interna o altro, certo è che il Capo del 3° Reparto, in seguito agli ordini ricevuti nella riunione delle 9,00 del 27 giugno 1980 presso il COP, dispose una serie di accertamenti finalizzati ad accertare "se l'incidente al DC9 dell'ITAVIA potesse esser stato causato da una collisione con altro velivolo³²⁷".

Nella memoria MELILLO non vi fa riferimento espresso, ma l'indagine riguardò anche la condotta dei controllori di volo e i risultati dell'esame delle registrazioni radar. MELILLO fu informato la mattina stessa del 28 giugno dei risultati di quelle interpretazioni e non risponde a verità che esse fossero negative. Per le ragioni che si sono ampiamente illustrate esse furono invece nel senso che era possibile individuare una seconda traccia, a partire dai *plots* -17 e -12. Non v'è alcuna ragione per la quale RUSSO, che pure illustrò questa ipotesi a MOSTI e a BOSMAN (spiegando anche che era possibile dedurre che l'aereo poteva essere stato abbattuto da un missile) non l'abbia fatto anche con MELILLO.

Responsabilità del 3° Reparto era anche quella di sollecitare e controllare la lettura dei dati radar dei Siti della Difesa. Si è già visto, in altra parte di queste requisitorie, che in tutti i Siti comunque, anche solo indirettamente, interessati al percorso del DC9 furono effettuate immediatamente o nei giorni immediatamente successivi riduzioni dati o plottaggi. Questi dati non furono mai comunicati all'Autorità Giudiziaria; una parte dei documenti e dei nastri fu distrutta, mentre altra parte - benché inizialmente concentrata in un luogo di raccolta - fu poi

³²⁷ Memoria citata, All. D, pag. 5.

selezionata e non consegnata; anche nei documenti non esibiti e sequestrati molti anni dopo a seguito delle indagini vi sono alterazioni e soppressioni.

Di questa complessa attività non vi è traccia alcuna, se non quella - ma parziale e in alcuni casi (oggetto di separate indagini) infedele - relativa alla trasmissione di un documento da un luogo all'altro. Per accertare che effettivamente erano state fatte le riduzioni dati nei diversi Siti, o che Siracusa operava quanto meno dalle 19,00Z, sono dovuti passare anni e svolgersi indagini molto impegnative.

Sappiamo poi che gli accertamenti presso il Controllo di Ciampino dovettero portare ad emersione la grave situazione di allarme, per la quale era stata allertata addirittura l'Ambasciata USA.

Di nessuna di queste attività, condotte anche nei giorni successivi (e che MELILLO sintetizza come "raccolta delle informazioni relative: * alla situazione radar, con riguardo al settore della Difesa Aerea; * all'ubicazione delle portaerei nel Mediterraneo Centro Occidentale; * ad altri aspetti d'interesse"), è rimasta traccia documentale, ad eccezione del telex, la cui copia fu contraffatta e di cui fu falsamente attestata la conformità.

Di questo vuoto documentale, analogo a quello del 2° Reparto, MELILLO non offre alcuna giustificazione, limitandosi a riferirsi a "vie brevi" e a comportamenti "non ortodossi" del 4° Ufficio del Reparto.

Va però sottolineato che quando si afferma che manca qualunque traccia documentale di queste attività non ci si riferisce solo ai suoi risultati, intendendo con questo le informazioni che pervennero allo Stato Maggiore dall'esterno o da altre articolazioni dell'Aeronautica. Certo, anche questo è un aspetto di notevole interesse. Ma ciò che più conta è che nulla fu documentato né delle deliberazioni, né dei rapporti tra uffici, né delle conclusioni cui si pervenne. E ciò in un apparato nel quale ogni, anche insignificante, passaggio veniva documentato.

Tra l'altro non furono documentate nemmeno le relazioni con altri Stati, che quindi avvennero o in via del tutto informale oppure con atti che sono stati soppressi.

Molto più rilevante appare il complesso delle osservazioni della memoria di MELILLO che concerne l'insussistenza della condotta omissiva verso le Autorità politiche. Egli afferma infatti che l'unico interlocutore dello Stato Maggiore abilitato a ricevere queste informazioni era il Ministro della Difesa e che sia DE

PAOLIS (Capo di gabinetto) che PUGLIESE (Vice Capo di gabinetto) - entrambi ufficiali dell'Aeronautica - furono informati.

Non v'è dubbio che un principio di riscontro di tale assunto vi sia - nonostante la scarsa collaborazione in sede testimoniale dei due testimoni - e già se ne è dato conto. Ma, al di là di osservazioni circa il vincolo di solidarietà esistente tra i due funzionari e il vertice dell'Aeronautica, sta di fatto che nessuna comunicazione formale ebbe luogo e che quelle che sono state rinvenute sono parziali e fuorvianti.

La grave scorrettezza istituzionale - che questo Ufficio ritiene sussumibile nell'ipotesi dell'art. 289 c.p. - risulta proprio dalla circostanza citata da MELILLO nella sua memoria e cioè che l'unica Autorità politica cui pervennero notizie corrispondenti alla realtà fu FORMICA, la cui fonte fu certamente l'Aeronautica per la parte riferita in Parlamento l'8 luglio, ma solo RANA per quelle realmente significative. L'argomento, lungi dall'essere liberatorio, costituisce proprio uno dei principali indizi della sussistenza del reato.

Semmai, potrebbe obiettarsi che non competeva certo al MELILLO, quale Capo del 3° Reparto, fornire alle Autorità politiche le informazioni necessarie.

Non v'è dubbio che questo costituisce un punto di rilievo per la possibilità di affermare la responsabilità dell'imputato. Elementi indizianti nel senso che egli abbia concorso con coloro che avevano la diretta responsabilità del rapporto con le Autorità politiche (BARTOLUCCI e FERRI), mediante un consapevole contributo causale, sono costituiti dalle modalità con le quali fu condotta l'indagine interna (di diretta responsabilità del MELILLO), dalle condotte di assoluto riserbo - derivanti dall'esecuzione di un ordine in tal senso - che tennero tutti coloro che operarono per conto del 3° reparto o che con ufficiali di questo Reparto entrarono in contatto per via della indagine interna, dalle modalità di trattazione archivistica dell'affare (l'assoluta mancanza di qualunque documentazione non riguarda solo il 4° Ufficio, ma l'intero Reparto).

In quest'ultimo aspetto deve ricomprendersi anche l'attestazione di conformità sul telex del 3 luglio 1980, con la soppressione della data e la sua sostituzione, nell'esemplare inviato allo Stato Maggiore Difesa, con quella del 3 dicembre 1980.

Benché il reato sia prescritto, può trarsene argomento a sostegno dell'imputazione principale.

IV. 1. 7.

**CONCLUSIONI PROVVISORIE SULL'IMPUTAZIONE
P. E P. DALL'ART. 289 C.P..**

Sulla base di quanto si è esposto nel complesso di queste requisitorie può ritenersi acquisito:

- 1) Che i Generali BARTOLUCCI, FERRI, TASCIO, MELILLO, ricoprenti all'epoca dell'evento incarichi di vertice nell'A.M. o comunque di fondamentale rilievo e snodo nell'ambito dello Stato Maggiore, avevano acquisito sin dai primi giorni successivi all'evento e poi anche nelle settimane successive un bagaglio rilevante di cognizioni sulle vicende del DC9 e del MIG Libico;
- 2) Che tra gli elementi di cui vennero a conoscenza vi erano quelli relativi allo stato d'allarme generatosi nell'ACC di Ciampino, a causa di notizie indicanti il coinvolgimento del DC9 in un evento esterno;
- 3) Che tali elementi ricevettero una conferma obbiettiva nell'esame dei tracciati del radar Marconi, operato dal Col. RUSSO, e inequivocabilmente indicante la presenza di un secondo aereo, cosicché era stata formulata da esperti dell'Aeronautica l'ipotesi dell'abbattimento da parte di un missile, fondata su quei dati di fatto;
- 4) Che ulteriori elementi in tal senso vennero accumulandosi nelle ore e nei giorni successivi, sia per la raccolta di reperti provenienti da una nave portaerei e da aerei militari stranieri, sia per i confusi elementi provenienti dai siti radar della Difesa che apparivano confermare la possibile presenza di una seconda traccia, parallela al DC9 (documenti di Licola soppressi);
- 5) Che sin dalla notte stessa del 27 giugno era stata avviata una ricerca del possibile aggressore e che sin dalla mattina successiva era stata avviata una non documentata, informale (e quasi clandestina) indagine interna;
- 6) Che siffatto bagaglio di cognizioni non fu portato né all'attenzione dell'A.G. né, sotto un profilo formale, al Ministro della Difesa e quindi, suo tramite al Governo.

7) Che, anzi, le informazioni mirarono da subito a escludere qualunque possibilità di approfondimenti da parte del Governo dell'ipotesi della presenza di aerei non appartenenti alla nostra Aviazione.

IV. 1. 8.

IPOTESI DI RAPPORTI INFORMALI CON LE AUTORITÀ POLITICHE E CONCLUSIONI DEFINITIVE.

Perché peraltro possa esprimersi un giudizio positivo in ordine alla sussistenza della fattispecie criminosa contestata agli imputati occorre effettuare ulteriori accertamenti in punto di fatto ed in particolare occorre verificare anzitutto se anche sotto un profilo informale le Autorità Militari tacquero alle Autorità politiche il loro patrimonio di conoscenze sui fatti o se invece, sia pur sempre, ovviamente, in via informale, "l'imput" per tale silenzio non gli venne proprio dall'ambiente politico.

In questo secondo caso cadrebbe in radice l'elemento essenziale costitutivo della condotta criminosa ex art. 289 C.P.

Il Presidente del Consiglio, COSSIGA, e il Ministro della Difesa, LAGORIO, hanno escluso di avere avuto a qualsiasi livello, formale o informale, notizia degli elementi innanzi indicati.

Tali dichiarazioni sono confermate innanzitutto dal tenore dei verbali delle riunioni degli organismi Parlamentari e di Governo che trattarono dell'argomento nei mesi successivi.

Davvero indicativo è il verbale del Comitato Interministeriale per l'Informazione e la Sicurezza, riunitosi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 19 dicembre 1980 e nel quale l'intera questione è così succintamente riferita:

*"In una parentesi della discussione, l'On.le LAGORIO, in ordine alle recenti notizie comparse anche sulla stampa, relative alle possibili cause dell'incidente occorso al DC9 dell'ITAVIA nel giugno scorso, ha escluso che un missile delle Forze Armate Italiane o della NATO abbia potuto provocare il disastro"*³²³.

Il liquidatorio giudizio viene formulato sulla base delle informazioni nel frattempo fornite al Ministro dall'Aeronautica, con il documento del 18 dicembre, cui era

³²³ Documento acquisito per estratto il 7 gennaio 1992.

allegato il telex del 3 luglio; sia formalmente che informalmente al Ministro giungono rassicurazioni.

Della vicenda di Ustica mai più venne ad occuparsi il CIIS³²⁹, fino al 26 agosto 1986.

Quale sarebbe stata la condotta del Governo se avesse appreso degli elementi che si sono innanzi evidenziati? Certamente non quella liquidatoria appena riferita e che trova riscontro nella mancanza di disposizioni conseguenti (ai Servizi, alla Commissione di indagine amministrativa, all'apparato diplomatico e così via).

I gravissimi danni istituzionali derivati dall'incertezza sulle cause del disastro, sul coinvolgimento di altri Paesi, su condotte di copertura e deviazione, avrebbero forse potuto esser evitati.

In ogni caso, la possibilità di deliberazioni diverse fu preclusa dalla condotta omissiva e commissiva degli imputati.

Le dichiarazioni del Presidente COSSIGA e del Ministro LAGORIO sono poi convalidate dal materiale documentale rinvenuto, nel quale mai si fa riferimento alcuno né ai dati di fatto sopra menzionati, né alle ipotesi che si erano di conseguenza formulate, né alle ragioni reali delle richieste di collaborazione ad altri Paesi.

E' vero che tale ultimo aspetto fu in qualche maniera portato a conoscenza delle Autorità politiche e da queste all'opinione pubblica. Ciò però apparve come un'attività necessaria per replicare a infondate e fantasiose ipotesi di stampa e a illusioni interessate di chi era economicamente coinvolto nel disastro.

Mai, in nessun momento, l'informazione riguardò i presupposti di fatto di quell'allarme (e che poi - lo si può ormai dire con il senno di poi) furono anche quelli che - filtrati in qualche anomala maniera dall'ambiente dei controllori di volo - determinarono il sorgere delle notizie di stampa.

Eppure quei presupposti non potevano esser liquidati come fantasiosi, o almeno certamente non nelle prime fasi delle indagini tecniche.

Si è infatti visto in altra parte delle requisitorie che RUSSO non si era affatto ingannato e che anzi chiunque avesse esperienza di elaborazione di dati radaristici

³²⁹ Nota del 7 gennaio 1992 del Segretario Generale della Presidenza del Consiglio.

non poteva non formulare la ragionevole ipotesi che un altro aereo avesse assunto una rotta ortogonale rispetto a quella del DC9, in esatta coincidenza con il punto del disastro.

Se poi, come è ragionevole (ma sul punto non vi è invece prova) RUSSO' avesse ampliato il suo orizzonte di lettura fino a ricomprendervi anche i minuti antecedenti a quelli del disastro, avrebbe notato anche la sequenza di *plots* a ovest, ricollegabile per parametri di volo e tempi a quella ricostruibile a partire da -17 e -12, e che solo le complesse indagini tecniche di cui s'è detto hanno consentito di attribuire invece agli effetti dei lobi secondari del radar.

Ma anche a fermarci alle considerazioni indotte dall'area ristretta intorno al punto 0, è accertato con la forza della prova processuale che sin dalla notte del 27 o dalle primissime ore del 28 giugno i responsabili dell'ACC di Ciampino compresero quei tracciati e formularono le ipotesi conseguenti.

D'altra parte, le informazioni assunte nei giorni successivi non poterono esser tranquillizzanti: Licola aveva osservato una traccia che non poteva essere né il DC9, né l'Air Malta; o quanto meno ciò risultava dal DA1 poi soppresso. Che si trattasse di una cattiva lettura dei dati è possibile, ma sta di fatto che all'epoca questa era l'informazione ottenibile.

Anche Marsala aveva visto qualcosa di anomalo, i ritorni di grezzo non correlati di cui parla CARICO e di cui vi sono i riscontri già riferiti nella sede a ciò dedicata.

L'esame dei reperti aveva portato gli ufficiali del 2° e 3° Reparto alla conclusione che l'aereo era stato distrutto da un'esplosione e - con ogni probabilità - a visionare un casco da pilota di aviazione navale.

Nulla di tutto questo trapelò neppure nei rapporti informali con i corrispondenti dell'Aeronautica nel Gabinetto del Ministro della Difesa.

L'ampia istruttoria esperita sul punto e volta soprattutto a mettere a fuoco quanto verificatosi in quello che era lo snodo fondamentale nei contatti tra vertici militari e vertici politici e cioè il Gabinetto del Ministro della Difesa, composto come noto da alti Ufficiali ed in particolare dal Capo Gabinetto (Generale DE PAOLIS) e da uno dei due Vice Capo Gabinetto (Generale PUGLIESE), appartenenti entrambi all'Aeronautica Militare, non ha posto in luce alcun concreto elemento che possa costituire contraltare alle precise dichiarazioni, in precedenza evidenziate, del Ministro della Difesa LAGORIO e del Presidente del Consiglio COSSIGA.

Per contro la documentazione acquisita presso lo S.M.A., il Gabinetto del Ministro, lo S.M. Difesa nonché in sede di perquisizioni domiciliari a carico di numerosi tra gli imputati evidenzia proprio come i rappresentanti dell'Aeronautica all'interno del Gabinetto del Ministro abbiano bloccato o comunque filtrato ogni possibile flusso di notizie che potesse comunque compromettere il quadro tranquillizzante che l'Aeronautica Militare aveva presentato al suo esterno.

Come più diffusamente si evidenzierà nella parte della requisitoria relativa alla posizione dell'imputato PUGLIESE, va qui a esempio ricordato come l'appunto riservato del SIOS in data 9 agosto 1980 relativo all'esito della missione del BOMPRESZI e dell'ARGIOLAS all'Aeroporto di Bocca di Falco il 4 luglio 1980, molto più dettagliato e circostanziato di quello ufficialmente pervenuto al Ministro e datato 4 luglio 1980 a firma del Generale TORRISI (del quale supra si è riportato il testo) sia insolitamente indirizzato "alla cortese attenzione del Generale PUGLIESE" e non risulti ulteriormente inoltrato. Peraltro, anche detto appunto non contiene tutte le informazioni che si erano a quel punto raccolte.

Parimenti, con specifico riferimento alla questione del MIG Libico non risultano portate all'attenzione del Ministro le pur interessantissime annotazioni effettuate nella riunione in precedenza citata del 21 luglio 1980 presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa, benché sia certa la presenza in quella riunione del Capo di Gabinetto Generale DE PAOLIS che, in appunti acquisiti presso il Ministero della Difesa dei quali si è già parlato in precedenza, dimostra di aver preso nota di profili salienti trattati in quella riunione.

Analoghe condotte di "filtraggio" poste in essere dal 2° Reparto emergono, come più diffusamente si è detto nella parte della requisitoria relativa al ruolo svolto dagli imputati all'epoca prestanti servizio nel SISMI, dal carteggio acquisito presso il SISMI medesimo nonché dalle dichiarazioni rese dagli imputati, dagli indagati e dai testimoni a vario titolo interessati al carteggio medesimo.

Va infine osservato che non può costituire indizio di una più approfondita conoscenza dei fatti acquisita, sia pur a livello informale, dal Ministro della Difesa LAGORIO, lo scambio di battute che intervenne tra il LAGORIO ed il Ministro dei Trasporti FORMICA collocabile nei giorni immediatamente successivi all'8 luglio 1980; si ricorderà che il FORMICA, incontrando il Ministro LAGORIO, gli disse in sostanza che tra le ipotesi da valutare c'era anche quella del missile, senza peraltro rivelargli la fonte della sua informazione, che in seguito risultò essere il responsabile del RAI Generale RANA.

Anzi, proprio questa circostanza costituisce riscontro da un lato del fatto che questa informazione fosse già disponibile ai primi di luglio (sul punto si è già ampiamente discusso, anche con specifico riferimento alla vicenda RANA/FORMICA /LAGORIO), dall'altra che essa pervenne al Governo solo per vie traverse e - per esser tali - non in grado di superare quelle tranquillizzanti fornite ufficialmente e ufficiosamente dai vertici dell'Aeronautica.

Resta da comprendere per quale ragione tali condotte omissive e commissive siano state poste in essere da alti Ufficiali della Forza Aerea.

Una ipotesi è costituita dalla necessità di occultare una effettiva situazione di forte tensione internazionale. Il grave contesto di cui s'è parlato in altre parti delle requisitorie avrebbe potuto determinare la scelta di proteggere interessi "amici". Presupposto di questa affermazione è dunque una situazione reale e non meramente ipotetica di conflitto, anche se non in atto.

Vi sono in questo senso alcuni elementi indizianti costituiti dalla presenza di aerei militari e di esercitazioni non risultanti formalmente.

Va al riguardo evidenziato come l'ora di siffatte "esercitazioni", segnalate in vari punti del Mar Tirreno sia sempre tardo serale quando non notturno e, quindi, del tutto inusuale rispetto ai normali ritmi delle esercitazioni stesse; infatti:

- 1) Presso l'Aeroporto di Grosseto ufficialmente (vedi registro di volo del 20° Gruppo) risultano tre esercitazioni di F-104 la sera del 27 giugno 1980:
 - a) Dalle ore 17.40 zulu alle ore 18.30 zulu quella dei piloti BERGAMINI e MORETTI con l'F-104 matricola 54230;
 - b) Dalle ore 17.30 zulu alle ore 18.45 zulu quella dei piloti NUTARELLI e NALDINI con l'F-104 matricola 54253;
 - c) Dalle ore 17.30 zulu alle ore 18.35 zulu quella del pilota GIANNELLI con l'F-104 matr. 54261;

Peraltro va evidenziata la telefonata già citata delle ore 18.30 zulu tra Ciampino e Torre di Controllo Aeroporto di Grosseto nella quale Ciampino invita Grosseto a far rientrare la sua missione e Grosseto, ricevuta detta comunicazione, comunica "al suo interno" ad un pilota non identificato che ci sono velivoli che salgono e scendono in quella posizione e lo invita pertanto a rientrare.

L'orario della telefonata e il suo generale tenore potrebbero essere senz'altro compatibili con le risultanze ufficiali dell'aeroporto di Grosseto, nel senso che si può ipotizzare che Ciampino segnali a Grosseto la presenza di aerei civili (tra cui il DC9) che potrebbero intersecare la missione degli F-104 di NUTARELLI e NALDINI o di GIANNELLI a quell'ora ancora in volo e la Torre di controllo di Grosseto trasmetta questo invito ad uno dei due velivoli suindicati che difatti atterrano poi a Grosseto rispettivamente alle 18.35 e alle 18.45 zulu; emergono peraltro delle perplessità in ordine alla effettiva individuazione dell'interlocutore interno della Torre di Controllo di Grosseto (l'X-1 del testo registrato della telefonata) dato che non appare certa la riconducibilità di detta voce (che alla registrazione si apprezza molto chiara, netta e con accento veneto) a quella del NUTARELLI o del NALDINI, mentre non è stato possibile rintracciare il GIANNELLI da tempo dimessosi dall'A.M.; a ciò va aggiunto che dalla sopraindicata telefonata emerge comunque che la missione degli F-104 di Grosseto era uscita fuori dalla sua zona (zona Delta), che dai dati Radaristici emerge che una delle tre missioni suindicate atterrò in emergenza (segnalata alle 18.26 zulu e confermata alle 18.40 zulu - vedi relazione NATO 10 marzo 1997 pag. 21) - e che l'orario di detta telefonata viene a coincidere con il "buco" nella riduzione dati di Poggio Ballone già evidenziata in precedenza e che la persona che parla dalla Torre di Controllo di Grosseto (indicata come X nel testo trascritto della telefonata) è stata identificata in CAPITANI-Mario, che altri non è che uno degli interlocutori della significativa telefonata, registrata alle ore 20.04 zulu come "voce di fondo" dalla Torre di Controllo di Grosseto in cui uno degli interlocutori, CAPITANI Mario fa un riferimento agli F-104 ed un accenno ad una portaerei (dicevano: vicino "sta portaerei" - cfr. perizia IBBA-PAOLONI del 12 maggio 1993 -); conversazione quest'ultima di cui si è ampiamente parlato nella prima parte della requisitoria.

Le considerazioni sopraindicate costituiscono concreto indizio della presenza in quell'orario di attività militari non ufficiali coinvolgenti il Sito di Grosseto; ulteriore, anche se indiretto riscontro è poi costituito dalla deposizione testimoniale di Meli Laura (G.I. 9 febbraio 1992) che riferisce sia pur per averlo appreso dal NUTARELLI, e in presenza del NALDINI (piloti entrambi deceduti come noto nella tragica esercitazione di RAMSTEIN del 28 agosto 1988) di un abbattimento del DC9 per causa bellica o para bellica.

Infine va osservato che presso l'aeroporto di Grosseto non è stato rinvenuto il programma di addestramento al volo di MORETTI Alberto, e trattasi dell'unico pilota tra quelli in servizio presso la base sul quale nulla è stato rinvenuto

sull'attività svolta il 27 giugno 1980. E, da altro versante più diretto riscontro della esistenza di siffatte insolite esercitazioni proviene dalla or ora citata significativa telefonata, registrata alle ore 20.04 zulu come "voce di fondo" dalla Torre di Controllo di Grosseto in cui uno degli interlocutori, Capitani Mario fa un riferimento agli F-104 ed un accenno ad una portaerei; significativamente il Capitani sentito in più occasioni dal G.I.(18.02.92; 04.03.93; 26.05.93; 28.05.93; 16.04.96; quest'ultima volta in sede di confronto) e benché numerosissime volte gli sia stata data lettura della trascrizione della telefonata appare tenacemente smemorato in merito.

2) Di presenze di aerei militari in orario antecedente la caduta del DC9, nel basso Tirreno, dà poi atto, come già ampiamente evidenziato nella prima parte della requisitoria, la perizia Radaristica (riscontrata dall'elaborato degli esperti NATO in data 16 giugno 1997) che evidenzia come il Radar di Marsala registri 5 tracce con SIF di modo 3, tutte originate da Marsala (sigla AJ) o Licola (AG) con origine al largo del Golfo di Napoli e che si dirigono verso la Calabria, in zona non coperta dal Radar e al di fuori di aerovie. I cinque aerei sono distanziati tra loro di qualche minuto e hanno tutti velocità superiori ai 1000 Km/h; in particolare, l'AJ014, inizializzata alle ore 17.41.091 Z, ha velocità di circa 1300 Km/h e quindi non può che esser generata da un aereo militare. Anche l'AG257, con velocità decisamente supersonica, deve essere considerato militare. L'origine delle tracce nel centro del Tirreno e la successione dei voli fa ritenere che i cinque aerei possono essere decollati da una portaerei.

3) In orario di poco successivo alla caduta del DC9 e precisamente alle ore 19.42 zulu (cioè alle 21.42 locali) viene segnalata nella famosa telefonata tra Ciampino e Siracusa sentita dalla Commissione LUZZATTI la discesa di due aerei sulla "G-8" (aerovia militare che dalla Campania scende verso la Calabria e poi prosegue verso la Grecia).

4) Si è già più volte detto delle presenze di aerei militari riscontrate dall'ACC di Ciampino poco prima delle ore 21.00 locali nonché delle segnalazioni di "esercitazioni" e di aerei che "razzolano" da parte di basi della Difesa Aerea della Sicilia; il che trova riscontro oltre che nelle risultanze suindicate della perizia radaristica anche nella telefonata delle ore 21.46 zulu del 27 giugno 1980 tra PATRONI GRIFFI del 3° ROC e DI MICCO del CRAM di Licola, relativa alla segnalazione avuta da Licola da parte dei CC di Pozzuoli di un velivolo al largo di Ponza diretto verso Sud intorno alle ore 18.37 zulu (il testo integrale di siffatta telefonata verrà riportato infra nella parte della requisitoria relativa agli imputati del sito di Licola).

5) Ancora la perizia radaristica mette in luce (vedi più diffusamente prima parte della requisitoria) nel tabulato della riduzione dati di Marsala l'inizializzazione di una traccia ignota tra le 19.04 e le 19.12 zulu, cui si attribuisce il numero progressivo di entry 52.

6) Con la già citata nota del 16 giugno 1997 la NATO, in esito ad attività di collaborazione sull'interpretazione dei dati NADGE svolta nell'ambito di rogatorie internazionali avviate nel 1996 e terminate nel 1997, ha concluso che dall'esame dei dati RADAR di Marsala non risultano attività aeree militari su larga scala ma emergono però delle attività aeree marittime che si configurano in *"pattugliamenti di routine e voli in transito che potrebbero stare ad indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale od occidentale"*.

Va osservato a questo punto che questa portaerei la cui presenza, come si è visto, è segnalata da una pluralità di eterogenee fonti di prova (testimonianze, telefonate, dati radaristici), non può essere identificata nella SARATOGA, la quale, sulla base di accertamenti documentali effettuati (di cui più diffusamente si è parlato nella prima parte della requisitoria) risultava trovarsi nella rada del porto di Napoli. Non è stata individuata nessuna diversa Nave che si trovasse nella zona al momento del fatto, secondo i documenti ufficiali che si sono potuti ottenere.

8) Non possono infine essere obliiterate le precise e documentate deposizioni del teste Bozzo Santo (25.10.1991) e del fratello Bozzo Nicolò, all'epoca della deposizione Comandante della Legione Carabinieri di Catanzaro (G.I. 19 novembre 1991) in merito ad insolito movimento di aerei in coppia che atterravano, si rifornivano e ripartivano (tra i quali diversi tipi di velivoli da caccia) presso la Base di Solenzara (Corsica) fin verso le ore 21.00 locali di quel 27 giugno 1980. Tutte "esercitazioni", manovre, movimenti sempre negati o negati in via ufficiale dalla Francia.

9) Va infine considerato tutto quanto discusso nella prima e seconda parte di queste requisitorie, circa i dati desumibili dalle registrazioni radar di Ciampino e che solo a prezzo di gravi forzature possono essere ricondotti ad anomalie di funzionamento dell'apparato.

Tutte le sopra sintetizzate risultanze istruttorie in ordine a presenza di traffico militare non identificato in orari antecedenti, coevi e successivi alla caduta del DC9, in un arco di tempo complessivo che va dalle 17.24 zulu (prima traccia militare riscontrata dal Radar di Marsala) sino alle ore 19.42 zulu (tracce militari riscontrate dal Radar di Siracusa) sono indicative di qualcosa di molto più grave

ed inquietante di esercitazioni non segnalate, che può inserirsi nel quadro di grave tensione internazionale che si è innanzi evidenziato.

E' sì vero che, allo stato, non sono stati raccolti specifici elementi di prova in tale direzione, ed in particolare in ordine all'esistenza d'una situazione di conflitto in atto, ma va sottolineato come sia stato d'impedimento ad una chiarificazione, in tal senso anche la categorica, e costante, negazione, a livello di fonti ufficiali, dei movimenti di aerei e navi sopra descritti, con la sola recente e parziale apertura rappresentata dalla su ricordata nota della NATO in data 16 giugno 1997.

Come già veniva osservato da questo ufficio in data 21 dicembre 1991 in sede di esercizio dell'azione penale, "è irrilevante per la sussistenza del fatto e della sua qualificazione giuridica, che sia accertata o meno la circostanza dell'abbattimento dell'aereo o anche solo della presenza di altri aerei nella zona, ma ciò che esclusivamente rileva ai fini del delitto innanzi detto è che sia impedito al Governo..... di esercitare i poteri concernenti la direzione e la vigilanza sulle Forze Armate e gli indirizzi di politica internazionale". Di conseguenza il reato sarebbe configurabile anche nell'ipotesi che le condotte descritte innanzi fossero state motivate non dall'esistenza effettiva di una situazione di tensione internazionale, ma dalla volontà di coprire preventivamente qualunque prospettiva di coinvolgimento di forze alleate in un grave episodio che avrebbe potuto avere conseguenze di politica interna ed internazionale.

E' però incontestabile - e ciò fu evidenziato già allora - che l'accertamento del contesto nell'ambito del quale si verificò la perdita del DC9, anche a prescindere dall'influenza del contesto medesimo su detta perdita, acquisisce notevole rilievo per inquadrare le condotte illecite nelle loro motivazioni e finalizzazioni.

Va' infatti sottolineato, al riguardo, che della fattispecie legale contestata fa parte anche la finalizzazione, trattandosi di ipotesi di attentato e nella quale dunque l'elemento finalistico è rilevante. Essa però non va confusa con il movente. La finalizzazione è quella tipica, richiesta dalla norma incriminatrice, e cioè che il fatto sia diretto ad impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente, l'esercizio delle attribuzioni costituzionali.

Ritiene in merito il PM che le risultanze istruttorie, pur non consentendo, allo stato, di pervenire ad una conclusione definitiva in ordine alla precisa configurazione del suddetto "contesto", siano però suscettibili di esaustiva integrazione in sede dibattimentale, nel cui ambito, tra l'altro, potranno ulteriormente attivarsi quelle richieste di collaborazione giudiziaria internazionale

che solo il fatale spirare dell'istruttoria formale alla data del 31 dicembre 1997 ha precluso di coltivare all'A.G. inquirente.

L'istruttoria esperita, comunque, ha consentito di inquadrare in maniera chiara sia le condotte ascrivibili agli imputati, sia le attribuzioni costituzionali che ne furono colpite. In particolare, l'acquisizione delle dichiarazioni dei responsabili politici e della documentazione relativa alle determinazioni che assunsero sono nette nell'indicare che i poteri costituzionali in materia di controllo sulle Forze armate e in materia di relazioni internazionali furono gravemente compromesse. Pur trattandosi di fattispecie di attentato e quindi non di danno, deve anche sottolinearsi che gravi e durevoli nel tempo furono anche le conseguenze concrete delle condotte delittuose sulle Istituzioni del Paese.

Conseguentemente va sollecitato il rinvio a giudizio del BARTOLUCCI, del FERRI, del TASCIO e del MELILLO per rispondere del delitto p. e p. dall'art. 289 1° comma C.P..

IV. 2.

ALTRE IMPUTAZIONI

Capo B): reati ex artt. 478, 323 e 378 C.P. contestati al solo Melillo.

Tutte le considerazioni espresse in precedenza forniscono la piena prova dei fatti contestati al MELILLO nel capo b) del mandato di comparizione emesso nei suoi confronti il 15 maggio 1992 anche in ordine alle suindicate "minori" figure criminose; va ribadito tra l'altro che il MELILLO non ha contestato la riferibilità alla sua persona del cambio di data sul Telex di CIRCUSNAVEUR tradotto e allegato in copia a nota dello Stato Maggiore del 20 dicembre 1980 pur protestando la sua buona fede. Peraltro i delitti di falso e favoreggiamento sono oramai prescritti mentre la condotta inquadrata come abuso in atti di ufficio in forza della novella 234 del 1997, non essendo configurabile un profitto patrimoniale, non è più prevista dalla legge come reato.

Capi C) e D): delitti ex artt. 323, 255, 476, 490, 351 C.P. contestati a Tascio Zeno.

Per il delitto ex art. 323 C.P. valgono le medesime considerazioni formulate per l'analogo reato contestato al MELILLO. Per i reati di soppressione e occultamento

degli atti concernenti rapporti intercorsi subito dopo la scomparsa del DC9 tra il SIOS e gli Addetti Militari stranieri le argomentazioni addotte in precedenza forniscono indubbiamente la prova della materiale soppressione di tali atti non essendo assolutamente condivisibile la tesi che siffatti rapporti si siano estrinsecati soltanto a livello telefonico (a parte il fatto che anche delle telefonate si fa' menzione nei brogliacci dell'Aeronautica Militare nei vari siti che si è potuto rinvenire); e, comunque, indiretta conferma dell'esistenza poi sparita di un supporto cartaceo a quei contatti che il TASCIO ammette di essere avvenuti tra il suo ufficio e l'Ambasciata Americana è data proprio da quel tanto manipolato Telex di CIRCUSNAVEUR originariamente datato 3 luglio 1980 che ha come uno dei destinatari proprio l'Ambasciata Americana.

Ritiene peraltro il P.M. che le condotte di cui al capo d) del mandato di comparizione vadano sussunte nella fattispecie ex artt. 476 e 490 C.P. in essa assorbita la più grave ipotesi ex art. 255 C.P. non potendosi ritenere acquisita la prova che trattavasi di notizie segrete; conseguentemente detto reato deve ritenersi prescritto.

Capo F): reati di cui agli artt. 323 e 479 C.P. contestati a Russo Giorgio

Proseguendo nell'esame delle singole imputazioni particolarmente significativa, perché strettamente collegata sul piano logico e temporale a quella ascritta al BARTOLUCCI, al FERRI, al MELILLO e al TASCIO a quella di falso ideologico ed abuso in atti di ufficio contestata all'allora Tenente Colonnello Russo Giorgio che nel 1980 era Capo Ufficio Operazioni della RIV di Ciampino.

E' pacifico che il RUSSO redasse il giorno successivo all'incidente il plotting manuale relativo alla zona ove era scomparso il DC9 (mostrandolo tra l'altro al Colonnello Fiorito De Falco - vedi deposizione di quest'ultimo al G.I. in data 10 ottobre 1991 -); ed è altrettanto pacifico che lo stesso non diede atto in questo plotting della presenza di plots anomali pur segnalati ed evidenziati da tutta una serie di esperti, sia nell'ambito della Commissione LUZZATTI sia nell'ambito dei tecnici inviati dalla DOUGLAS dalla già citata deposizione del PONTECORVO.

Emerge che, in quella sede, l'esperto italiano in Radar, che altri non poteva essere che il RUSSO, sia pur cautamente parlò di una possibile interferenza nel tracciato della rotta del DC9; d'un intervento del RUSSO ai lavori della Commissione LUZZATTI fanno del resto prova le dichiarazioni del Maggiore MOSTI (deposizione al G.I. del 5 luglio 1991 secondo cui il RUSSO portò in Commissione un disegno su foglio di carta consistente in successione di punti che rappresentavano le varie posizioni nel tempo dell'aeromobile); e la stessa ammissione del RUSSO sia in sede di deposizione testimoniale del 18 marzo 1991 sia nell'interrogatorio come imputato del 24 settembre 1992 di aver avuto una

discussione con l'Ing. BOSMAN, membro di detta Commissione in ordine all'interpretazione dei dati della sua rappresentazione grafica.

Ad avviso del P.M. proprio la discrasia tra il comportamento possibilista tenuto dal RUSSO in sede di Commissione LUZZATTI e la mancata evidenziazione nella rappresentazione grafica consegnata ai superiori dei plots meno 17 e meno 12, è indicativa della sussistenza, a carico dell'imputato, del dolo del delitto di falso a lui contestato.

Il RUSSO, nell'interrogatorio del 24 settembre 1992, ribadisce la giustificazione già adombrata nella deposizione testimoniale del 18 marzo 1991, e cioè avere egli redatto quel plotting non al fine di individuare tracce eventuali di altri aerei ma al solo fine di individuare il punto esatto di caduta del DC9; ma siffatto assunto contrasta col rilievo per cui nel momento in cui gli viene dato l'incarico il punto di caduta del DC9 è stato già ampiamente accertato sicché (vedi contestazioni del P.M. nell'interrogatorio del 24 settembre 1992 pagg. 58 e segg. trascrizione) appare evidente che l'incarico dato a RUSSO nell'ambito dello Stato Maggiore era conseguente allo stato d'allarme determinatosi nelle ore precedenti circa la presenza di traffico militare nella zona del sinistro, per cui assumeva rilevanza il non dare atto nel plotting (che come ricordato dal Generale MELILLO fu portato all'attenzione dei vertici dello Stato Maggiore e costituì aspetto integrante dell'inchiesta informale promossa dopo la scomparsa del DC9) della presenza di tre plots anomali correlabili quantomeno sul piano delle probabilità con la presenza di altro aereo.

Va peraltro dato atto che il delitto di falso in atto pubblico contestato al Russo è oramai prescritto essendo decorsi oltre 15 anni dalla sua commissione, mentre a seguito della novella intervenuta con legge n. 234 del 1997 la specifica contestazione di abuso in atti di ufficio non concretandosi in un vantaggio patrimoniale, non costituisce più reato.

Capo Ah): delitto di falsa testimonianza ascritto al Piccioni; indizio di falsa testimonianza a carico del Coltelli.

Va puntualizzato che nella rubrica della presente requisitoria è stata formulata in termini più specifici l'imputazione di falsa testimonianza ascritta al Piccioni, comunque ampiamente già interrogato sui fatti nell'interrogatorio del 22 settembre 1992 ("delitto p. e p. dagli artt. 372, 61, 9 C.P. perché deponendo come teste dinanzi l'Ufficio Istruzione di Roma in data 18 settembre 1991 affermava, contrariamente al vero, che né egli personalmente né il Quarto Ufficio del SIOS si erano interessati alla vicenda della caduta del DC9 nei giorni immediatamente

successivi all'evento; con l'aggravante di aver agito essendo Ufficiale dell'Aeronautica Militare e quindi Pubblico Ufficiale ").

Elementi di prova più che sufficienti per attribuire al PICCIONI il delitto contestato appaiono costituiti dalle dichiarazioni del COE e dal Generale TASCIO circa i contatti tenuti nei giorni immediatamente successivi al disastro tra l'Ambasciata Americana e il Quarto Ufficio del SIOS; il COE fa anche il nome del PICCIONI come una delle persone con cui probabilmente ebbe rapporti.

Lo stesso PICCIONI ammette nell'interrogatorio del 22 settembre 1992 di aver, all'epoca dei fatti, prestato servizio in qualità di Capo Sezione al Quarto Ufficio SIOS, che era appunto quello competente per i rapporti con gli Addetti Militari delle Ambasciate.

E' dunque del tutto implausibile la sua totale negazione, anche se in denegata ipotesi si volesse ritenere che egli personalmente non abbia avuto contatti diretti con "gli interfaccia americani", di una attività comunque svolta dall'Ufficio in cui egli rivestiva un compito di una qualche responsabilità per accertare quanto avvenuto nel cielo di USTICA.

Va comunque preso atto che, essendo stato il delitto commesso nel settembre 1991 e quindi sotto il vigore della pregressa normativa sul delitto di falsa testimonianza (allora punibile, anche tenendo conto dell'aggravante, con pena edittale massima di quattro anni di reclusione) ed essendo l'ultimo atto interruttivo della prescrizione, e cioè l'interrogatorio dell'imputato, stato compiuto da oltre cinque anni (22 settembre 1992) il delitto al PICCIONI ascritto va dichiarato estinto per intervenuta prescrizione.

A diverse conclusioni si ritiene invece di dover pervenire quanto alla posizione, indiziaria, del COLTELLI in quanto è emerso nel corso dell'Istruttoria che egli all'epoca dei fatti non faceva più parte del Quarto Ufficio del SIOS ma era Capo della Segreteria. Questo ufficio svolgeva funzioni logistiche e non operative.

Lo stesso riferimento fatto dal COE al COLTELLI in sede di rogatoria appare equivoco, in quanto riferito a pregressi rapporti avuti col COLTELLI prima della vicenda di Ustica.

Pertanto si chiede che sia decretato non doversi promuovere l'azione penale nei suoi confronti.

Capi M), N), O), P), Q), R), S) T), U), V), Z), AA), AB).

**IMPUTAZIONI ASCRITTE A PERSONALE IN SERVIZIO PRESSO LE
BASI DELLA DIFESA AEREA DI LICOLA E MARSALA.**

Occorre preliminarmente puntualizzare, nella valutazione delle imputazioni ascritte agli imputati prestanti servizio all'epoca dei fatti nelle basi della Difesa Aerea di MARSALA e LICOLA, un dato estremamente significativo, già evidenziato più volte nel corso della presente requisitoria e cioè da un lato la mancanza agli atti del processo di tutte le registrazioni delle telefonate tra i vari siti della Difesa Aerea effettuate a CIAMPINO e d'altro lato l'esistenza (cui si fa riferimento in più punti del processo; vedi in particolare tra le altre le dichiarazioni Generale MANGANI 12 ottobre 1991, Tenente Colonnello GUIDI 31 gennaio 1992; Capitano BALLINI 10 gennaio 1996) di alcune linee telefoniche non registrate.

Queste circostanze spiegano come non sia stato possibile rinvenire il contenuto di talune telefonate, la cui esistenza peraltro si arguisce sulla base di altre telefonate o di dichiarazioni delle persone interessate.

Per ciò che concerne in particolare il GRAM di Marsala va anzitutto puntualizzato che la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 prestarono servizio come Capo Controllore il Capitano BALLINI, come assistenti al Capo Controllore il Sergente Maggiore VITAGGIO, come guida caccia il Tenente MUTI, come assistente al guida caccia il Sergente Maggiore ABATE, come TPO il Tenente GIORDANO, come assistente al TPO il Maresciallo CARICO e Sergenti Maggiori LOI e SARDU, come addetto alla Sala Computer Sergente Maggiore TOZIO, come avieri il BELLUOMINI, il DI GIOVANNI, il GRUPPUSO, l'ORLANDO. Addetto all'esercitazione Sinadex era il Tenente MASSARO. Inizialmente risultava presente anche l'aviere GIOIA che in esito a successivi accertamenti è risultato invece trovarsi in licenza in quel periodo.

Indubbiamente il CRAM di Marsala constatò che qualcosa di anomalo si verificava sulla traccia del DC9.

Sul punto anzitutto vanno ricordate le dichiarazioni del Maresciallo CARICO che più volte, e con particolare ricchezza di dettagli nell'interrogatorio del 16 maggio 1997, afferma che constatò nell'immediatezza la perdita di qualità del DC9 nonché la presenza di altra traccia che sorpassava quella del velivolo

dell'ITAVIA: si riportano qui di seguito i passi più significativi delle suindicate dichiarazioni:

DEPOSIZIONE P.M. MARSALA 30 MAGGIO 1988

"la sera del 27 giugno 1980 prestavo servizio presso la Sala Operativa del 35° GRAM. Stavo operando all'"I.D." ossia al servizio di identificazione dei velivoli sia civili che militari. Montai alle ore 20.00 circa e dopo quasi un'ora il collega LOI mi dette il cambio. Ho seguito visivamente, dopo aver proceduto alla loro identificazione. Sul monitor dell'I.D. il "grezzo" del DC9 poi precipitato e di un BOEING 720 in rotta verso Malta; quando dico "grezzo" intendo riferirmi all'impulso ottico trasmesso dal Radar e visualizzato sui monitor. Ad un certo punto la traccia scomparve dal video sicché comunicai la circostanza al Ten. GIORDANO che sedeva di fianco ed agli altri miei superiori". omissis

DEPOSIZIONE G.I. ROMA 3 GIUGNO 1989

omissis "Ad un certo momento mi accorsi che il segnale del DC9 scadeva di qualità ed informai della circostanza il Ten. GIORDANO che mi sedeva di fianco. A.D.R.: la stessa visione devono aver avuto anche gli altri operatori agli schermi Radar in funzione in quel momento". omissis

INTERROGATORIO G.I. ROMA 3 GIUGNO 1989

omissis

A.D. P.M.: quella sera seguivo sul monitor le tracce sia del DC9 che il BOEING 720. A un certo punto la traccia relativa al DC9 cominciò a scadere di qualità - cioè ad essere più debole.

omissis

A.D.R.: confermo e preciso ulteriormente che io per primo feci rilevare al Ten. GIORDANO il decadimento delle tracce del DC9 poi anche da lui constatato ed in base a tale fatto iniziò l'attività di richiesta telefonica e da parte mia e da parte del GIORDANO di notizie sull'aereo.

Le mie richieste erano rivolte sia all'aeroporto di Roma-Fiumicino, sia a punta Raisi. Nelle telefonate usai l'unica linea a disposizione, cioè quella diretta. omissis

CONFRONTO BALLINI-CARICO 6 OTTOBRE 1989