

1. "La prima parte della LG461 è relativa a un velivolo
 2. Tale velivolo è diverso da quelli chiaramente identificati nello scenario
 3. Dai dati disponibili non è possibile arrivare a determinare l'identità di tale velivolo. A tale scopo sarebbe necessario disporre dei dati registrati nei siti di MO e PR
 4. La traccia si interrompe nell'area in cui confluiscono i quattro velivoli identificati nello scenario e non è possibile determinarne la destinazione finale."
- (pag. V-17).

Le conclusioni assunte dal Collegio radaristico sulla base dei dati dei radar militari trovano conferma nell'analisi dei dati desumibili dai radar Marconi e Selenia. Il Collegio radaristico riprende l'analisi - di cui già s'è detto - delle anomalie riscontrabili sul tracciato del DC9 e che aveva formato oggetto di una disamina da parte del Collegio SANTONI e di osservazioni fortemente critiche dei Consulenti di parte civile.

I dati dei radar civili, come s'è detto più affidabili di quelli militari, ai fini delle discriminazioni delle tracce, vengono utilizzati innanzitutto per convalidare le ipotesi di correlazioni effettuate. La situazione di confusione sopra evidenziata, nel punto di confluenza delle diverse tracce, viene rilevata anche nei radar civili (ampia descrizione al paragrafo IV pag. 85 ss.) per i quali pure ha luogo, tra l'altro, uno scambio di SIF tra il volo F28 e il DC9. Si evidenzia che un ritorno di solo primario viene visto sia dal radar Marconi che dal Selenia.

I Consulenti di parte imputata hanno fortemente criticato questa ricostruzione, osservando innanzitutto che l'aereo corrispondente alla sigla LG461 giunge sul punto di presunta intersezione con la rotta del DC9 in anticipo: esso è quindi davanti e non dietro all'aereo civile.

Le posizioni relative dei due aerei per tutto il tratto del volo precedente sono poi tale da impedire che l'aereo ignoto potesse vedere il DC9 o anche rilevarlo con il radar di bordo.

Le notazioni critiche del Consulente di parte sono molto serie, ma non escludono definitivamente la possibilità di inserimento nella scia dell'aereo civile, in un momento successivo alla scomparsa dell'LG461 dagli schermi radar e durante il tempo in cui non sono disponibili le registrazioni dei radar militari.

Si tratta però di una ipotesi che deve essere considerata molto improbabile, anche perché presuppone l'etero direzione dell'aereo - remora che, come s'è visto, non poteva autonomamente agganciare il DC9 e valutare le rotte di inserimento. E' vero che sono risultati in volo, in zone che avrebbero potuto garantire una copertura, aerei del tipo AWACS. Non vi è però il benché minimo elemento che possa far ritenere che vi sia una correlazione tra detti aerei, appartenenti a Paesi amici, e l'inserimento dell'aereo nella rotta del DC9.

Qui si inserirebbero valutazioni di verosimiglianza, che però non si intende seguire, coerentemente con il proposito di affrontare questi aspetti solo una volta chiarito sul piano strettamente tecnico quali siano le ipotesi da corroborare attraverso elementi esterni (valutazioni di contesto; testimonianze; collegamenti con altri fatti delittuosi).

Si può dunque concludere, sul punto, che l'esame dei dati provenienti dai radar militari non forniscono una conferma dell'esistenza di un aereo nella scia del DC9 o del suo inserimento in una fase del volo dell'aereo civile. Essi però confermano che sul volo del DC9 ITAVIA si assommarono una serie di anomalie che, come si vedrà, non sono riscontrabili in nessuna altra traccia, almeno in quantità così significative.

Ancora una volta, poi, mancano parti consistenti delle informazioni provenienti dalle Autorità militari e proprio in momenti cruciali del volo.

II. 20. VALUTAZIONE DELLE ANOMALIE NELLA TRACCIA DEL DC9

Nella tabella predisposta dal Collegio radaristico si riassumono le singolarità riscontrate nella traccia del DC9²¹⁸.

²¹⁸ Estratta dalle pag. VII, 3 ss. della Perizia radaristica.

ORA	R	RADAR MARCONI	RADAR SELENIA
18.24.42 a)	125		Due risposte da SSR probabilmente dal DC9. Presenza impulso SPI.
18.24.59 c)	120	Non vengono rivelati per varie battute i codici di risposta SSR. Vengono demodulati in modo errato i codici 1036 e 1032 associandoli al DC9.	Non vengono rivelati per varie battute i codici di risposta SSR.
18.25.52 f)	116		Radar2 commette elevati errori angolari (spostamento verso destra) e rivela due risposte SSR probabilmente dal DC9. Radar4 rivela due risposte SSR probabilmente dal DC9, ma non gli errori angolari.
18.26.45 g)	100		Elevati errori angolari. Rivelazione di una risposta SSR in più.
18.29.05 h)	93	Viene rivelato un plot primario che non correla con nessun secondario in quanto localizzato in posizione intermedia fra le traiettorie 4200 e 1136.	Associazione errata del codice 1136 al volo 4200 da parte di Radar2. Radar4 non rivela il codice di risposta secondaria del DC9.
18.29.11 h)	92	Elevato errore angolare nella determinazione della posizione del DC9.	Non viene rivelata la risposta del secondario del DC9 ma viene rivelato un ritorno di solo primario correlante con il DC9.
18.40.09 18.41.44 m)	35	Rivelazione di una seconda traccia parallela al DC9.	Registrazione di doppi plot secondari probabilmente dovuti a riflessioni spurie.
18.42.29 n)	37	Rivelazione di un secondo plot primario, contemporaneo ad un plot combinato.	
18.48.32 q)	52	Elevato errore angolare.	Mancanza di risposta SSR.
18.51.18 r)	67		Mancata correlazione fra primario e secondario.
18.52.48 s)	77	Errata associazione di codici.	
18.57.21 18.59.45	112 128	Elevati errori angolari.	

Alcune delle anomalie riscontrate nelle parti iniziali e terminali del volo non vengono considerate significative, in quanto la rilevante distanza dal radar comporta la possibilità di errori e malfunzionamenti, dovuti alla bassa intensità del segnale. Il Collegio, comunque, sottolinea l'entità e il numero degli scarti angolari nella fase terminale della traiettoria.

In sostanza, la traccia del DC9 è segnata da un complesso di anomalie, molte delle quali giustificabili attraverso la ricostruzione del meccanismo di funzionamento del radar (mancate correlazioni tra primario e secondario; errate demodulazioni di codici SSR; mancate validazioni di codici SSR; elevate fluttuazioni nel rilevamento angolare). Le elevate fluttuazioni, tuttavia, appaiono correlabili alle interferenze di altri oggetti, anche perché a volte superiori ai limiti di tolleranza.

Il Collegio radaristico osserva poi che gli eventi compresi tra le 18.40.09 e le 18.52.48 avvengono in una zona di piena visibilità e non possono quindi trovare spiegazione in anomalie indotte dalla bassa intensità del segnale. Si tratta:

1. della rilevazione di una seconda traccia parallela al DC9 (punto *m* della tabella);
2. della rivelazione di un secondo *plot* primario, contemporaneamente a un *plot* combinato, correlabile alla traccia di cui al punto 1. (punto *n*);
3. un elevato errore angolare, cui corrisponde una mancata risposta SSR nel Selenia (punto *q*);
4. la mancata correlazione tra primario e secondario (nel radar Selenia, punto *r*).

I punti 1 e 2 sarebbero di per sé indicativi della presenza di un secondo aereo e ciò sarebbe confermato dalle altre anomalie, causate dai noti fenomeni di interferenza.

Due serie di eventi appaiono, infine, al Collegio radaristico non spiegabili altrimenti che con la presenza di aerei interferenti: La serie di *plots* di solo primario, contemporaneamente a combinati, rilevabili ad est del DC9 e a distanza superiore a 1nm; la presenza, intorno al DC9, di tracce di solo primario, necessariamente da attribuirsi ad oggetti reali, diversi da quello che ha dato origine ai *plots*.

In particolare, dalle 18.40.09 alle 18.41.44 il Marconi rivelerebbe una seconda traccia parallela al DC9 mentre il Selenia registra doppi echi secondari (probabilmente dovuti a riflessioni spurie); alle 18.42.29 il Marconi rivela un *plot* di solo primario, contemporaneamente alla detezione di un combinato (PR+SSR). Questi due eventi appaiono corroborarsi, giacché la detezione di una traccia parallela trova conferma in un ulteriore ritorno di solo primario.

Per la verità l'argomentazione a confutazione dell'interpretazione del Collegio SANTINI non è per nulla articolata. Tali ultimi periti avevano infatti attribuito gli eventi suddetti all'allungamento dell'impulso, anche in presenza di fenomeni di *multipath*, ricorrenti anche in altre analoghe circostanze. I Periti radaristici si limitano a rilevare che tale spiegazione è generica.

Su questo punto, dunque, la Perizia radaristica non aggiunge nulla e si resta nella situazione di incertezza interpretativa da cui si era partiti.

Molto più approfonditi sono i rilievi critici dei Consulenti di parte imputata, che offrono elementi di valutazione che non possono esser pretermessi.

Accurata è la discussione del punto relativo alla possibilità teorica che le interferenze di oggetti vicini possano generare gli effetti secondari, che si è ritenuto poter essere indicativi della presenza nella medesima cella di risoluzione effettiva di più aerei; dimostrazione poi verificata anche attraverso l'esame delle tracce causate da aerei nettamente discriminati ma vicini e quindi di una traccia certamente attribuibile a una coppia di aerei a distanza inferiore a quella di discriminazione.

Queste argomentazioni sono particolarmente sviluppate nella memoria in data 22 dicembre 1997, di replica alla risposta del Collegio radaristico ai quesiti a chiarimenti.

Si potrebbe tuttavia osservare che le argomentazioni suddette non sono risolutive, giacché dimostrano che non sempre ricorrono gli effetti di interferenza da vicinanza di oggetti in celle di risoluzione contigue o addirittura nella stessa cella.

Infatti occorre sempre considerare che quegli effetti sono ampiamente analizzati e utilizzati dal Collegio SANTINI (e dagli stessi Consulenti di parte imputata, che a quelle ipotesi aderiscono) quando si tratta di giustificare l'anomala successione dei *plots* dopo il collasso del velivolo.

Certamente gli strumenti interpretativi non possono esser modificati immotivatamente a seconda di ciò che si intende dimostrare. Occorrerebbe dunque comprendere se questo mutamento nell'approccio alle medesime questioni teoriche abbia un qualche fondamento o non dipenda solo dalla diversità delle tesi da argomentare.

X

Poco convincente è l'approfondimento dell'ipotesi della traccia parallela, individuabile in cinque *plots* di solo primario, dalle ore 18.40.09 alle ore 18.42.29. Si comprende che il *plot* delle ore 18.40.09 possa essere interpretato anche come associato al ritorno SSR dello stesso orario; questa tuttavia solo se si assume, come spesso avviene, un errore azimutale superiore a quello stabilito teoricamente. Il fatto poi che la rotta tracciabile a partire dai punti suddetti sia "divergente" e non parallela sembra davvero non significativo, per la brevità del tratto rivelato e per gli effetti degli errori azimutali ammissibili.

Il Consulente approfondisce poi l'ipotesi dell'attribuzione dei *plots* primari al fenomeno di *echo-splitting*, già individuato dal Collegio SANTINI come presumibile loro causa²¹⁹.

La premessa del ragionamento - e che costituisce anche uno dei maggiori elementi di dubbio sulla possibilità di attribuire gli echi a oggetti reali - è costituita dal fatto che essi furono rivelati solo dal radar Marconi e non anche dal Selenia, pur essendo un punto di piena visibilità per entrambi i radar.

Si ricorderà che nel radar Marconi, almeno nella situazione attestata successivamente (si veda quanto s'è detto a proposito delle relazioni Selenia), l'impulso del radar veniva soppresso in *range* per circa 1nm per evitare l'allungamento in distanza degli oggetti captati. Nel Selenia questo mascheramento poté essere molto più limitato (0.16 nm.). Inoltre la risoluzione in distanza di quest'ultimo radar è molto Migliore rispetto a quella del Marconi. Cosicché, per inciso, non vi sono ragioni per le quali il Selenia non avrebbe dovuto discriminare il secondo aereo.

- Va però ricordato che quest'ultimo radar ha "visto" in una occasione, rilevando un *plot* di solo primario in corrispondenza di quelli rivelati dal Marconi.

Una forte ragione di perplessità sulla possibilità di interpretare gli echi di solo primario come frutto del mascheramento conseguente all'allungamento dell'impulso è che esso si verifica oltre i limiti teorici previsti. Si dovrebbe ipotizzare, cioè, un allungamento superiore a 1 nm., tale da poter essere ancora rilevabile dopo la finestra di mascheramento e dar luogo a un *plot* spostato di oltre un Miglio dal bersaglio reale.

²¹⁹ Analoga ricostruzione è prospettata anche dal Consulente di parte imputata Franco Di MARCO, il quale sottolinea, nelle note depositate il 16 dicembre 1997, come il fenomeno dello *splitting* sia più probabile alle basse distanze dal radar, come nel caso in questione.

Tale possibilità è considerata inaccettabile dal Collegio radaristico, il quale ha anche riesaminato la questione, a seguito di uno specifico quesito a chiarimenti, formulato su richiesta di questo Ufficio²²⁰.

Osservavano i Periti che l'ipotesi di un allungamento dell'impulso per un Miglio marino dovrebbe già esser considerata come ipotesi limite, in realtà non giustificata neppure dalle stesse indicazioni fornite dal Collegio SANTINI nell'Allegato M all'elaborato peritale.

Poiché l'allungamento dell'impulso nel caso in esame si sarebbe verificato ben oltre il limite teorico sopra indicato, il Collegio SANTINI è ricorso all'ipotesi di "fenomeni di non linearità"; fenomeni peraltro non riscontrabili nelle prove pratiche²²¹.

Osservano però, correttamente, i Periti radaristici che "i fenomeni di non linearità, richiamati per giustificare un improbabile allungamento oltre i limiti trovati nell'allegato M, erano già stati considerati nello stesso allegato (ordine di grandezza di qualche μs) proprio per poter giustificare allungamenti di circa 12 μs ", corrispondenti a circa 1 NM²²².

²²⁰ Interloquendo sull'elaborato del Collegio radaristico si osservava infatti "che la critica rivolta dal Collegio TIBERIO all'analisi condotta dal Collegio SANTINI sotto il profilo della interpretabilità di ritorni anomali nel contesto della traccia del DC9 come sdoppiamento dell'eco radar, introdotto dall'estrattore a causa dell'allungamento dell'impulso, anziché come frutto della effettiva presenza di un secondo aereo, non è adeguatamente motivata"; richieste del Pubblico Ministero in data 14 luglio 1997.

²²¹ Il punto è sbrigativamente risolto affermandosi che le "ragioni pratiche dovute a non linearità (saturazioni, storage, ecc.) ... sembra siano state superate negli anni 82/83"; Perizia SANTINI, pag. V, 36. Di questi problemi e del loro superamento, però, non si è trovata traccia negli atti del procedimento e nemmeno nei verbali delle operazioni peritali, ad eccezione delle dichiarazioni di LA BOZZETTA, citate nell'allegato M predetto; va però rilevato che il tecnico della Selenia si limitò ad affermare che nell'anno 1974 il radar Marconi, come radar analogico, presentava delle uscite allungate, circa 1 NM, e quindi fu messo un *blanking* nei relativi estrattori a circa un Miglio" e che la soglia di *blanking* non era stata variata nemmeno in occasione della "digitalizzazione" del radar (deposizione del 13 ottobre 1990). Si tratta dunque degli stessi problemi che già avevano determinato la valutazione dell'allungamento dell'impulso fino a 1 NM, tanto che a tale limite era stata tarata la soglia del *blanking*. Inoltre da nessuna fonte risulta che nel 1982/83 siano stati affrontati e risolti i predetti problemi; non ne parla certamente l'unico testimone che sembra esser la fonte sul punto sia dei Periti che del LABOZZETTA, l'ing. Giancarlo BARALE, il quale in realtà si limita ad affermare che l'installazione del radar e degli estrattori era avvenuta in due fasi e che la seconda era stata completata nel 1982. I Consulenti di parte civile osservano anche che i test effettuati (cd. test di *splitting*) non sono stati ben chiariti nei presupposti; memorie depositate il 23 novembre 1994 e del 31 ottobre 1995.

²²² Risposta ai quesiti a chiarimenti, depositate il 6 dicembre 1997, pag. I, 9 s.

Ancora una volta, dunque, per accettare le ipotesi di interpretazione dei dati radaristici che escludono la presenza di altri aerei occorre raggiungere e superare i limiti teorici individuati e che già costituivano ulteriori rispetto a quelli di normale funzionamento degli apparati.

Va però osservato che, trattandosi di un fenomeno connesso a un meccanismo di funzionamento del radar, collegato alla lunghezza dell'impulso, è ragionevole attendersi che esso si verifichi non solo sulla traccia del DC9. Effettivamente il Consulente di parte imputata ha effettuato quella verifica delle tracce diverse, che tante volte si era in passato sollecitata, anche per iscritto, al Collegio radaristico, e ha potuto riscontrare la ricorrenza di *split plots* anche in altre occasioni.

Particolarmente significativo è lo studio della traccia A1141, che segue una rotta prossima a quella del DC9, dopo circa 47 minuti.

E' infatti da rilevarsi che, ancora una volta, sulla traccia del DC9 si riscontrano anomalie in entità superiore rispetto a ciò che si verifica negli altri casi; in genere, infatti, i fenomeni di *echo-splitting* si verificano singolarmente, mentre nel nostro caso vi sarebbero più echi anomali, in sequenza.

L'esame della traccia A1141 consente però di osservare che anche su di essa è possibile vedere tre *split plots* in un punto corrispondente a quello ove si verificarono gli analoghi fenomeni sulla traccia A1136²²³.

Anche in questo caso, la distanza in range è superiore a 1.0 nm.

Viene anche illustrata l'ipotesi, già prospettata dal Collegio SANTINI, che le particolari modalità di manifestazione dello *splitting* siano connesse con fenomeni di *multipath* e cioè di interferenze causate dalla particolare conformazione del terreno.

In conclusione, i *plots* di solo primario, ritenuti costituire una sequenza da attribuirsi alla temporanea rivelazione di un aereo reale, trovano giustificazione alternativa nel meccanismo dello *splitting*, esaltato da fenomeni di multi percorso (*multipath*).

A favore della prima tesi resta il fatto che vi è una, sia pure singola, rivelazione anche da parte del Selenia.

²²³ GIUBBOLINI, 28 novembre 1997, si allega la serie di figure 5.3, che ben illustra il fenomeno nella comparazione tra le due tracce.

II. 21. ANCORA SULLE TRACCE PR.

Il Collegio radaristico individua poi, attribuendole ad aerei reali, alcune tracce, costituite da soli primari. Di esse si è già trattato in via generale; qui si affronteranno specificamente quelle direttamente correlabili con il DC9 e che costituiscono il secondo degli aspetti anomali nella rotta del DC9 che si è ritenuto non trovare giustificazioni tecniche.

Si tratta delle tracce PR1, PR2 e PR3: non interferirebbero direttamente con la rotta del DC9 ma darebbero pur sempre conto di uno scenario molto più complesso di quello inizialmente ricostruito. Esse sono tutte parallele alla rotta del DC9, ad Est di questa, le prime due con direzione Sud Est e la terza con direzione Nord Ovest.

La PR1 ha una distanza media di 4,5 Miglia, un ritardo di circa 4 minuti e velocità media di 413 Miglia/h. E' registrata dalle 18.43.24 alle 18.44.31 in 9 battute su 13 e quindi con una probabilità di rivelazione del 70% circa.

La PR2 ha una distanza variabile tra 1,9 e 3,8 Miglia, un ritardo di circa 2 minuti e mezzo e una velocità media di 454 Miglia/h. E' registrata dalle 18.43.02 alle 18.44.20 per otto battute su 15 e quindi con una probabilità di rivelazione del 53%

La PR3 ha una distanza media di circa 10 Miglia, non si può parlare di ritardo, visto che ha direzione opposta, velocità media di 419 Miglia. E' registrata dalle ore 18.42.40 alle 18.43.03 per 4 battute su 12 e quindi con probabilità di detezione del 33%.

- Si osserva, però, che i *plots* che danno luogo all'extrapolazione delle tracce sopra riportate sono visti dall'estrattore del Marconi 1. Va subito notato che non è fornita alcuna giustificazione del fatto che gli echi non siano stati registrati dal Selenia o dai radar militari. Il punto, invece, non è trascurabile, dato che gli echi sono situati in piena visibilità del radar Selenia ed è dunque necessario che il fenomeno venga spiegato, per poter attribuire significatività alle tracce così ipotizzate.

Si noti che in tutti e tre i casi la probabilità di rivelazione è bassa (nel terzo caso assai bassa), mentre gli oggetti dovrebbero trovarsi in piena visibilità, vista la distanza e la localizzazione (ma se ne ignora la quota).

L'osservazione delle carenze nelle spiegazioni offerte dal Collegio radaristico trova conforto nella memoria dei Consulenti di parte imputata²²⁴, nella quale è data adeguata dimostrazione della derivazione delle "tracce" PR1 e PR2, unitamente alla PR, alla detezione da parte dei lobi laterali del Marconi del DC9 (A1136).

Gli andamenti dei tempi, delle differenze in distanza e di quelle in Azimuth dei singoli *plots* ai tempi corrispondenti del DC9 consente infatti di osservare la ricorrenza di quelle particolari condizioni, che già si sono esaminate, negli angoli -43°, -27° e +40° e con spostamenti in distanza in misure compatibili con quelle previste per l'ipotesi di lobi laterali. Si rinvia all'esemplificazione grafica già proposta.

Anche la PR3 non è con certezza riconducibile a un velivolo reale, giacché i *plots* di solo primario sono in realtà associabili a secondari della traccia A0444, cui appartengono peraltro anche i *plots* ai tempi 18.42.40 e 18.42.46, erroneamente ritenuti di solo primario²²⁵.

In conclusione, si conferma quanto già si era rilevato in via generale: le serie di echi primari che possono esser correlati secondo parametri che danno luogo a più tracce e che si possono rilevare intorno al DC9 non sono attribuibili ad aerei reali, ma ad anomalie nel funzionamento del radar Marconi.

Per contro, va osservato che un secondo insieme di *plots* è certamente riconducibile a un aereo militare che atterra a Pratica di Mare. Sul punto non vi è contestazione. Si tratta dell'insieme, per una parte dei cui componenti il Collegio SANTINI formulò la traccia UFO-FJ, di cui s'è già detto. Il Collegio radaristico considera due diverse aggregazioni, la prima (definita PR4) costituita da *plots* di solo primario tratti dal radar Selenia e corroborati da echi del radar Marconi. La seconda (PR5) costituita esclusivamente da *plots* del Marconi, ma alla prima ricollegabile temporalmente e spazialmente, nonché per parametri cinematici.

Combinando le risposte dei due radar e' possibile ricostruire la traiettoria di un aereo. Tale traiettoria e l'integrazione delle due differenti serie di dati e' ben rappresentata nelle figure allegate²²⁶.

²²⁴ GIUBBOLINI, 23 novembre 1997, pag. 111 ss.

²²⁵ GIUBBOLINI, 23 novembre 1997, pag. 109.

²²⁶ Si allegano le figure E45/E47, tratte dal programma di elaborazione formato dal Collegio radaristico e allegate a tale elaborato peritale.

La traccia PR4 inizia alle ore 18.40.01 con echi del solo Selenia e termina alle 18.50.52 con echi di entrambe gli apparati, con probabilità di rivelazione del 32% e velocità media di 270 nodi.

La traccia PR5 inizia alle 18.53.50 e termina alle 18.57.26 con probabilità di rivelazione del 58% e velocità media di 230 nodi.

La ricostruzione suddetta è - a nostro parere - particolarmente importante. In primo luogo essa dà conto dell'esistenza di aerei militari che volavano senza trasponder; di questo s'è già detto. In secondo luogo, da essa discende che il fatto che, per ragioni che non si è in grado di spiegare, vi siano echi provenienti da uno solo dei due radar, pur in zone di piena visibilità, non implica necessariamente che tali ritorni siano cagionati da anomalie del sistema e che è invece possibile che essi siano stati causati da aerei privi di risponditore; analoghe osservazioni devono farsi per la probabilità di rivelazione.

Delle tracce PRA e PR7 si è già detto, nella parte della requisitoria dedicata all'interpretazione dei *plots* -17 e -12.

Concludendo sul punto delle possibili interferenze con la il volo del DC9 ITAVIA, possono farsi le seguenti affermazioni:

1. Non è possibile affermare la presenza di uno o più aerei che volano in prossimità del DC9 e che sono da questo occultati alla vista dei radar militari e civili
2. Vi sono numerose anomalie nella traccia del DC9; esse appaiono quantitativamente e qualitativamente superiori rispetto a quelle riscontrabili in altre tracce, nelle registrazioni esaminate
3. Alcune di queste anomalie possono facilmente essere giustificate con le logiche di funzionamento degli apparati radar o con l'interferenza di aerei noti, che si trovano a volare in prossimità dell'aereo ITAVIA
4. Altre anomalie possono essere giustificate come sub 3. ma al prezzo di forzature dei parametri definiti in via teorica come di massima tolleranza
5. Per i *plots* di solo primario per i quali è proposta l'ipotesi che si tratti di *echo-splitting* è anche ammissibile l'ipotesi di correlazione con un aereo vicino, privo di trasponder
6. Non è possibile individuare un punto della traiettoria del DC9 nel quale l'aereo parassita possa essersi inserito: vi è, tuttavia, in coincidenza con un vuoto di riduzione dati di Poggio Ballone, una complessa situazione di interferenza tra più voli, uno dei quali non identificato.

I dati radar non consentono di affermare che uno o più aerei abbiano interferito con il volo del DC9.

Da essi, tuttavia, è possibile ricavare elementi indizianti di tale presenza. Tali elementi possono essere contrastati, ma a prezzo di forzare - oltre i limiti di tolleranza accettati nelle premesse teoriche - i parametri di funzionamento dei radar.

Essi inoltre vanno coordinati con quelli risultanti dai dati di Licola (residui, dopo le soppressioni) e di Marsala, dai quali appare che una seconda serie di grezzi fu vista in prossimità del DC9 e che fu scambiata con il volo Air Malta. Tale serie di grezzi era assai prossima al DC9 e proseguì verso sud dopo la perdita dell'aereo ITAVIA.

II. 22. IL SERBATOIO

Vi è, infine, un oggetto estraneo al DC9, di particolare rilevanza e che costituisce ancora un enigma irrisolto.

Solo in data recentissima, ben oltre la conclusione dell'istruttoria e quasi alla scadenza del termine assegnato al Pubblico Ministero per le requisitorie sono infatti giunte, ma solo in maniera parziale e incompleta, informazioni richieste agli Stati Uniti sin dal 1992 e più volte sollecitate. Queste informazioni, se adeguatamente sviluppate, potrebbero portare un contributo importante alla chiarificazione definitiva del punto controverso.

Occorre una premessa sull'organizzazione del recupero delle parti del DC9 dal fondo del mare. Si è trattato di un'operazione assai complessa, come s'è visto in altra parte della requisitoria. La grande profondità a cui il relitto si trovava (oltre 3.600 metri, uno dei punti più profondi del mediterraneo) rende le operazioni di localizzazione e recupero più difficili, in maniera esponenziale, rispetto ad analoghe operazioni a quote meno elevate. A ciò si aggiunga che l'individuazione delle parti più grandi del relitto, effettuata nel corso della prima campagna, rendeva ancora più difficoltosa l'individuazione delle parti restanti, in genere di dimensioni minori e, anche per tale ragione, più sensibili al vento e quindi sparse in un raggio ampio dal punto di distacco dall'aereo.

Per tali ragioni la ricerca delle diverse parti mancanti fu preceduta da un accurato studio preliminare, finalizzato a ricostruire le possibili traiettorie di oggetti staccatisi in volo dalla fusoliera del DC9. Tali studi ponevano essenzialmente a loro fondamento i ritorni primari, rilevati dai radar di Fiumicino - Ciampino

successivamente al momento del disastro. Alcuni di questi echi erano stati oggetto di accese discussioni, sin dalle prime interpretazioni, giacché apparivano correlabili in una sequenza compatibile per posizione e velocità con la traiettoria di un aereo intersecante la rotta del DC9; alcuni di essi potevano poi ricollegarsi ai *plots* - 17 e - 12. Si comprende, quindi, che gli studi preliminari finalizzati a individuare la possibile localizzazione di parti del DC9 avessero anche la valenza (per la verità non solo implicita) di verifica delle diverse ipotesi.

La definizione della zona ove effettuare le ricerche e poi la decisione di abbandonare la zona C per concentrare il lavoro nella nuova zona, furono infatti dovute essenzialmente all'analisi della traiettoria dei relitti prospettata da TAYLOR e verificata da CASAROSA, che appunto ricostruivano i *plots* in questione come relitti portati dal vento.

Sulla base di questa prospettazione, PROTHEROE identificò un'area (che sarà poi definita D) nella quale ricercare i pezzi mancanti dalla fusoliera, con queste argomentazioni:

"...La chiave per arrivare a una prova positiva della causa del disastro risiede quasi certamente in quelle parti della fusoliera che non sono state ancora recuperate e pertanto il valore di qualsiasi pezzo di tale materiale che potrebbe esser trovato è potenzialmente molto elevato.

Tutte le persone presenti alla riunione [del Collegio peritale] hanno concordato ... sul fatto che tali pezzi non sarebbero stati trovati all'interno delle zone dove è stata ritrovata la maggior parte delle parti del relitto, e cioè nelle zone A, B o C. Questi elementi con molta probabilità si potranno trovare nella zona sottovento, come definita dall'analisi della traiettoria del relitto effettuata inizialmente dal Sig. Taylor e verificata dal Prof. Casarosa. I dati radar del Prof. Picardi mostrano oggetti alla deriva verso Est alla velocità del vento, anche questo è un elemento che sostiene tale opinione"²²⁷.

Il Collegio peritale sviluppò, nelle sedute successive, il contributo dell'ausiliario e giunse alla determinazione di esplorare un'area definita AREA D. Quest'area si trova a Est dell'area A ed è attraversata dalla proiezione della linea di caduta dei relitti, ipotizzata nella maniera che si è innanzi detta.

²²⁷ Relazione PROTHEROE del 23 aprile 1992. Si allega lo schema delle ricerche da effettuarsi predisposto dall'ausiliario, che diede poi luogo all'ultima fase della campagna di recuperi e al rinvenimento del serbatoio.

Tale area costituiva, dunque, quella dove terminava la sequenza di *plots* che il Collegio peritale interpretava come echi generati da uno o più oggetti separatisi dal DC9 al momento dell'evento.

Di conseguenza, si decise di effettuare una campagna di ricerca nella AREA D al fine di recuperare tali oggetti. Si sarebbe così ottenuta la verifica dell'ipotesi della riferibilità degli echi in sequenza a parti del DC9.

Il 15 maggio 1992 fu recuperato, diviso in più parti ma sostanzialmente integro, un serbatoio sub alare per aerei militari. Nessuna parte del DC 9 fu invece individuata.

Prima di passare ad esaminare specificamente quanto può desumersi obiettivamente dal serbatoio, va sottolineato che appare incomprensibile che il Collegio peritale non abbia tratto dal recupero di tale oggetto alcuna conseguenza, sulla base delle informazioni allora disponibili.

Ciò fu oggetto di osservazioni critiche sin dal 28 settembre 1994 e queste osservazioni furono recepite dal Giudice Istruttore, che ne fece un quesito a chiarimenti al Collegio peritale. La risposta del Collegio è però del tutto insoddisfacente. Essa si limita a riaffermare i dati di fatto, così come sono da tutti conosciuti. Si chiedeva invece di illustrare per quale ragione il ritrovamento sia stato *di fatto* considerato come un evento neutro e cioè come una mera non conferma dell'ipotesi di partenza. Ciò avrebbe potuto, forse (ma anche questo non è del tutto vero, per i presupposti di partenza della prospezione), esser accettabile nel caso che *nulla* fosse stato trovato: si sarebbe potuto con qualche forzatura logica affermare che non aver trovato non implica la non esistenza e attribuire a carenze dell'attività di localizzazione l'esito infausto, piuttosto che a quelle di costruzione dell'ipotesi di lavoro.

Il ritrovamento di un oggetto così significativo non è invece evento neutro dal punto di vista della prova: esso è in contrasto con l'ipotesi in verifica e ne costituisce la falsificazione. A meno di non ipotizzare una sequenza alternativa di fatti e di provarla, il dato costituito dall'esistenza, al termine della traccia ipotizzata, non di una parte del DC9, ma di un oggetto appartenente a un secondo aereo, va considerato una insuperabile smentita dell'ipotesi di partenza.

Essa, al contrario, costituirebbe un elemento di verifica dell'ipotesi alternativa, che si intendeva escludere.

E' vero che essa, di per sé, non sarebbe sufficiente a provare positivamente l'ipotesi B; ma è sicuramente sufficiente a falsificare l'ipotesi A.

Si comprende bene che l'ipotesi alternativa possa esser costituita dalla riconsiderazione dei parametri di funzionamento del radar, fino a rendere compatibili le ipotesi formulate con il rinvenimento di parti del DC9 nella zona F. Tale ipotesi, come s'è visto nelle parti di questa requisitoria a tale aspetto specificamente dedicata, ha però come condizione l'accettazione di condizioni di funzionamento del radar (ivi compreso il rapporto con le coordinate geografiche) che va ben oltre i limiti risultanti dai documenti e di quelli accettati nelle premesse dell'elaborazione teorica. Inoltre non è in alcun modo dimostrato che essa sia effettivamente *alternativa* rispetto alla riconduzione dei *plots* anomali a una serie causale diversa, ricollegabile al serbatoio.

Di tutto questo il Collegio peritale non ha inteso farsi carico, sottovalutando tutti i fatti divergenti dall'ipotesi della quale era evidentemente convinto.

Così, nella relazione peritale l'argomento fu liquidato con le seguenti espressioni:

"Si osservi ancora la posizione discosta del serbatoio supplementare del velivolo A6 recuperato in zona "D", che si trova al di fuori della scia dei frammenti del DC9 ITAVIA, la qual cosa da sola è sufficiente ad escludere qualunque correlazione del serbatoio con la causa dell'incidente" (pag. 124). Se questa affermazione fosse vera verrebbe da chiedersi perché mai lo si è andati a cercare in un luogo che non aveva nulla a che fare con il disastro. Ma in realtà, come s'è visto, la zona delle ricerche fu selezionata perché vi giungeva la proiezione di una possibile traccia; ciò è ancora più chiaro ove si consideri lo spostamento della posizione geografica del punto stimato dell'incidente.

Nelle risposte ai quesiti a chiarimenti ci si limitò, poi, ad osservare:

"Sulla base degli elementi conosciuti è impossibile valutare la probabilità di ritrovare un serbatoio in una particolare zona anche se si è certi che in questa zona hanno avuto luogo diverse missioni militari.

Infatti allo scopo sarebbe necessario conoscere dati statistici su quanto spesso un aereo (di qualsiasi Paese) sganci un serbatoio [...*omissis*...], quali traiettorie statisticamente compie, con quale frequenza ...; tale statistica non è disponibile per ovvie ragioni. In ogni caso, considerando una ragionevole frequenza per questo genere di eventi, tale probabilità risulta sufficientemente bassa".

E' dunque necessario sviluppare in questa sede l'esame di possibili cause della presenza del serbatoio nell'AREA D, alternative a quella della presenza di un secondo aereo al momento della perdita del DC9.

Il serbatoio, denominato Tipo Aero 1D da 300 galloni, è prodotto dalla PAVCO INDUSTRIES INC. (in precedenza denominata PASTUSHIN AVIATION COMPANY); esso rimase in produzione dal 1950 al 1963 e ne furono costruiti complessivamente decine di Migliaia di esemplari. Nell'aprile 1993 la Marina degli Stati Uniti disponeva ancora di 2790 serbatoi di tale tipo; va però considerato che gli aerei che lo hanno in dotazione sono in uso anche a molte altre Forze aeree²²³.

Dall'esame del Vice Presidente della società produttrice, Vittor PASTUSHIN, risulta che il lotto cui appartiene il serbatoio fu venduto alla Marina militare degli Stati Uniti d'America (dichiarazione del 7 luglio 1992).

Esso poteva essere installato su diversi tipi di aerei, tra cui sicuramente del tipo Corsair A7, Skyhawk A4, Intruder A6. In considerazione della tipologia delle alette stabilizzatrici posteriori, tuttavia, i Periti ritengono che debba escludersi che il serbatoio potesse appartenere a quest'ultimo tipo di aereo. Nel rispondere a una Commissione rogatoria gli Stati Uniti hanno invece attribuito, ma sulla base della sola documentazione fotografica, più probabilmente il serbatoio a un velivolo A6 Intruder (velivolo da attacco al suolo o da guerra elettronica) oppure S-3A Viking (ricognizione).

Il Corsair A7 è un aereo da combattimento multimpiego, definito come "*subsonic single-seat tactical fighter*"²²⁹; nella versione A7E, sviluppata per la US Navy, è destinato ad attacco al suolo /supporto aereo ravvicinato/ interdizione. Tra i diversi carichi bellici, sono indicati anche missili aria aria del tipo *sidewinder*. Lo Skyhawk è un aereo specializzato nell'attacco al suolo²³⁰. L'A-6 Intruder è un bombardiere d'attacco, biposto, basato su portaerei. Nel 1980 aerei di questi tipi erano imbarcati sulle principali portaerei degli Stati Uniti e anche sulla Saratoga. Certamente, tuttavia, non si trattava di aerei di prima linea e gli ultimi due non avevano nel profilo delle missioni tipiche quello della difesa aerea: è dunque improbabile che l'uno o l'altro potessero essere impiegati in missioni preordinate che prevedessero l'intercettazione di altri aerei da combattimento.

²²³ In allegato fotografie del serbatoio integro, del serbatoio ricostruito e particolare del pezzo con le matricole.

²²⁹ Jane's of the world aircraft 1979/80, pag. 457. Si allega una fotografia rappresentante degli "A-7 Corsair" con serbatoi supplementari.

²³⁰ In allegato, una fotografia rappresentante degli "A-4 Skyhawk".

Non si è potuto ottenere dagli Stati Uniti l'informazione sull'effettiva destinazione del serbatoio e quindi non è possibile accertare se esso fosse rimasto in dotazione alla US Navy o ceduto ad altre Marine e presso quale articolazione di Forza aeronavale fosse dislocato.

Ha infatti risposto, il 12 agosto 1992, il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti che, a causa del lungo periodo di tempo trascorso dall'evento, non si dispone più di alcun documento relativo alla destinazione dei singoli serbatoi. Più precisamente, il 9 dicembre 1993, a seguito di ulteriori richieste e sollecitazioni: "I serbatoi non sono pezzi controllabili; non abbiamo nessun modo per controllare da quale tipo di velivolo il serbatoio controllato potrebbe derivare e dall'informazione acquisita non possiamo neanche accertare se fosse un serbatoio statunitense. Le informazioni in archivio mostrano che nessun tipo di velivolo statunitense che trasporti quel tipo di serbatoio stava volando sopra il mediterraneo il giorno dello schianto".

Il serbatoio prodotto dalla PAVCO è un serbatoio supplementare; esso integra la capacità dei serbatoi interni dell'aereo e viene applicato quando è necessario sotto le ali o il ventre del velivolo. Va però chiarito che non si tratta di un oggetto che possa essere abitualmente espulso dall'aereo. Esso, infatti, è molto costoso e quindi non viene mai espulso, anche se l'aereo ne esaurisce il carburante. Vengono appositamente prodotti per le esercitazioni serbatoi di minor costo, perché destinati a una vita operativa molto breve: questi serbatoi, spendibili, vengono utilizzati nelle esercitazioni, quando è necessario simulare situazioni operative nelle quali possa esser necessario liberarsi dell'accessorio.

- Il serbatoio ordinario, non spendibile, viene invece espulso esclusivamente quando si determinano ragioni specifiche che impediscono o sconsigliano di mantenerlo agganciato: da situazioni di pericolo per la stabilità dell'aereo, alla necessità di manovre di emergenza, alla preparazione all'effettivo combattimento.

Si tratta, come si vede, di eventi eccezionali, particolarmente gravi. Essi comportano innanzitutto una notevole perdita economica; in secondo luogo essendo collegati a situazioni di pericolo o di tensione non possono non comportare una successiva attività di controllo e di documentazione.

Era dunque ragionevole attendersi che la perdita di un serbatoio supplementare avesse determinato una qualche conseguenza documentale. Ad esempio, la cancellazione dal materiale disponibile presso la Marina degli Stati Uniti del serbatoio in questione, identificato tramite la matricola; in effetti l'Ammiraglio

FLATLEY, esaminato per Commissione rogatoria, ha dichiarato che quando si perde uno dei serbatoi, per qualunque ragione, si devono riempire molte carte, anche al fine di ottenerne il rimpiazzo. Le carte, sempre a dire del Comandante della Saratoga, sono di più quando il fatto si verifica sulla terraferma. Ben si comprende la ragione delle pratiche burocratiche, volte non solo a mantenere aggiornato il magazzino, ma anche a verificare che il serbatoio, sganciato in zona non prevista, non abbia causato danni.

Si sono pertanto più volte sollecitati, a partire dal luglio 1992, gli Stati Uniti perché fornissero risposte complete e adeguate alla rilevanza del tema.

L'ipotesi di un evento la cui documentazione era in qualche modo necessaria e ricostruibile anche attraverso vie indirette è peraltro confermata da una circostanza, accertata dal Collegio peritale: la ricostruzione della traiettoria di volo e dei danni riportati dal serbatoio porta a ritenere che al momento dell'impatto con il mare esso contenesse ancora un quantitativo notevole di carburante. Ciò deve fare escludere che il serbatoio sia stato sganciato perché ormai vuoto. Si ha quindi conferma dell'ipotesi di partenza (serbatoio che viene sganciato solo in situazione di emergenza) anche attraverso un elemento desumibile da accertamenti peritali e non meramente logico.

Sembra invece che gli Stati Uniti non tengano un tal genere di documentazione o comunque non la conservino.

Si è anche rinvenuto occasionalmente, a molta distanza dal luogo dell'incidente, nei pressi di Capo Carbonara, un piccolo relitto proveniente forse da un A-6E.

- Le richieste di assistenza giudiziaria in materia sono state negative, nonostante si fossero fornite informazioni dettagliate, comprendenti anche un numero di matricola.

Di un incidente di tal genere non vi è traccia nella documentazione esistente in Italia.

La risposta negativa ufficiale degli Stati Uniti ha precluso qualsiasi altro accertamento in quella Nazione, fino alla nota dell'8 luglio di quest'anno, di cui ora si dirà.

Anche in questo caso, si è cercato di supplire alle deficienze delle acquisizioni ufficiali con un complesso lavoro di indagine.

In primo luogo si è accertato che i casi di sganciamento di serbatoi supplementari non spendibili è del tutto eccezionale e corrisponde a situazioni di grave pericolo.

Affermano infatti i Periti CASAROSA e HELD che "i serbatoi supplementari vengono generalmente sganciati in condizioni di emergenza (cioè quando la loro presenza potrebbe determinare, per qualsivoglia motivo, situazioni di forte degrado della sicurezza del volo nel caso che il velivolo debba manovrare a elevati valori del fattore di carico, come durante manovre di attacco e/o difesa). In condizioni di volo normali i serbatoi non vengono mai sganciati, anche se vuoti"²³¹.

Ha precisato poi un esperto dell'Aeronautica italiana che i serbatoi in tempo di pace non vengono mai sganciati se non per situazioni di grave emergenza. Per le esercitazioni sono utilizzati serbatoi spendibili, di assai minor costo²³².

Sono state poi condotte indagini di natura tecnica. Un'accertamento su tracce di vernice individuate sul reperto²³³ ha consentito di escludere che esse possano provenire da collisione con il DC9, in considerazione delle differenti caratteristiche delle vernici. Si è poi escluso che la vernice sia la stessa della nave che effettuò il recupero e che quindi si sia depositata sul relitto durante il ricovero sulla nave appoggio.

D'altra parte, la tipologia dei danni riportati dal serbatoio, accuratamente esaminata dal Collegio peritale, fa escludere che vi sia stato un impatto con altro velivolo, giacché tutti i danni sono riferibili all'impatto con la superficie del mare.

Lo stato del reperto consente poi di affermare che il serbatoio è rimasto a lungo immerso in acqua. Non è tuttavia possibile individuare con certezza il momento in cui esso cadde in mare.

L'8 luglio 1998, a istruttoria ampiamente conclusa, il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti ha inviato una nota di particolare importanza, relativa al serbatoio in questione.

La nota risponde a un ennesimo tentativo, sollecitato da questo Ufficio, di ottenere risposte dagli Stati Uniti, visto che quelle che si erano avute per ben sei anni (a partire cioè dal maggio 1992) apparivano del tutto inadeguate, per le ragioni che si

²³¹ Risposte ai quesiti a chiarimenti, depositate il 23 novembre 1994.

²³² Deposizione di Vincenzo LOPS in data 3 giugno 1992.

²³³ In allegato, fotografie dei frammenti del serbatoio che recano tracce di vernice.

sono innanzi evidenziate. La nuova richiesta peraltro concerneva solo la destinazione ad altri Paesi di serbatoi del tipo in questione.

In realtà sin dal 29 ottobre 1994 si era rivolta - nel contesto delle ricerche di aerei che potessero aver espulso il serbatoio - una specifica richiesta di svolgere accertamenti sul frammento di velivolo che poteva essere attribuito a un A-6E e che recava anche alcuni numeri identificativi, di cui s'è detto. Il frammento poteva provenire dalla carenatura dell'estremità del piano orizzontale e la sua perdita poteva aver cagionato la caduta del velivolo. Esso era stato recuperato in epoca imprecisata (ma comunque successiva al 1980) nei pressi di Capo Carbonara.

Con una laconica nota, il Dipartimento di Giustizia replicava che "la Grumman Aerospace Corporation [costruttrice del velivolo] non ha la possibilità di identificare l'aereo a cui appartiene il reperto raffigurato nelle fotografie allegate [alla richiesta di assistenza giudiziaria]"²³⁴.

Questa risposta evadeva solo parzialmente la richiesta di assistenza e quindi si sollecitava la collaborazione, già richiesta, delle Autorità governative.

L'8 febbraio 1996 Gli Stati Uniti comunicavano che il Dipartimento della Difesa "non era in grado di fornire ulteriore assistenza".

Per la verità appariva davvero singolare che non si fosse in grado di comunicare se l'Aviazione degli Stati Uniti avesse oppure no perso un aereo A-6E nel Tirreno dopo il 1980.

E infatti, secondo la nota del luglio 1998 del Pentagono, risulta ora che un aereo del tipo A-6E (e cioè di quelli che potevano montare i serbatoi AERO-1) era precipitato nei pressi di Capo Carbonara, in Sardegna, il 6 luglio 1981. L'aereo cadde per problemi al motore e l'equipaggio si lanciò. L'incidente ebbe luogo alle coordinate 39° 29' N - 14° 09' E. La nota osserva che la distanza dal luogo di rinvenimento del serbatoio "può generare l'ipotesi che il serbatoio provenga da questo A-6E precipitato".

Si rileva subito che le coordinate indicate sono molto distanti dalla Sardegna. E' certamente possibile che il relitto abbia galleggiato per oltre 200 Miglia. Certo è che la nota è quanto meno imprecisa se localizza la perdita dell'aereo a Capo Carbonara.

²³⁴ Nota in data 13 febbraio 1995.

In realtà, poi, il punto di caduta dell'A-6 è a oltre 60 Miglia di distanza da quello di rinvenimento del serbatoio. Non conoscendosi né le modalità dell'incidente (ad esempio se l'aereo espulse il serbatoio prima dell'impatto con il mare oppure no) né la rotta del velivolo, a causa della genericità e imprecisione della risposta statunitense, e non potendosi completare gli accertamenti necessari per carenza di poteri di indagine non può che lasciarsi aperta la questione.

Ciò tanto più, ove si pensi alla singolarità della condotta del Paese rogato, sempre collaborativo, tranne che nel caso del serbatoio e dell'aereo che lo perdette, così come in quello del casco del pilota DRAKE, di cui si dirà tra breve.

Molti accertamenti avrebbero dovuto farsi, ad esempio interrogando i piloti superstiti, ricostruendo la rotta del velivolo, individuando il luogo ove i serbatoi furono sganciati, ricostruendo le ragioni delle macchine rosse sul ventre del serbatoio. Nessuno di essi potrà aver luogo a causa della tardività della cooperazione giudiziaria che pure, come s'è visto, era possibile sin dal 1992.

Certamente il dato di fatto dell'incidente - sia pure a distanza dal luogo del rinvenimento - costituisce una ragione di forte ridimensionamento della rilevanza del reperto, che potrebbe portare ad escluderla del tutto qualora si avesse conferma di modalità di caduta dell'A-6E che contrastassero gli elementi di perplessità che si sono evidenziati.

II. 23. CASCO DRAKE E PORTAEREI SARATOGA

Un ulteriore dato da cui partire, nel tentativo di corroborare le ipotesi in verifica, è quello del recupero di oggetti non appartenenti al DC9, da cui possa desumersi il coinvolgimento nel disastro di uno o più aerei.

Sugli oggetti effettivamente recuperati nei giorni immediatamente successivi al 27 giugno 1980 non vi è certezza.

Nell'aeroporto di Boccadifalco, infatti, vennero concentrati tutti gli oggetti recuperati dalle navi di soccorso o trovati lungo la costa. Questi reperti furono esaminati innanzitutto dal personale dell'AMI del 3° e del 2° Reparto.

Vi fu incertezza sull'attribuibilità di alcuni oggetti (cintura ecc.) al seggiolino eiettabile di un aereo militare. Tale incertezza (rilevante comunque circa la formulazione immediata dell'ipotesi del coinvolgimento di almeno un'altra forza

aerea) fu risolta negativamente nello spazio di pochi giorni: si ritenne infatti che si trattasse di parti del seggiolino (non eiettabile) del pilota o del copilota del DC9.

Certamente appartenenti alla portaerei statunitense CV60 sono invece, alcuni salvagente che recano impressa la sigla della Saratoga; va sottolineato, però, che essi non sono utilizzati dal personale di volo, ma da quello che sul ponte dà assistenza. Dal recupero di questi oggetti, che per loro natura galleggiano e sono portati dalle correnti, non può desumersi altra informazione che non la presenza della portaerei Saratoga in un ampio braccio di mare e in un periodo di tempo non definibile ma assai ampio, antecedente al sinistro. I reperti, peraltro, non furono trovati nello stesso luogo e questo sembra essere indicativo della dispersione causata dal tempo. Nulla è invece possibile affermare, attualmente, circa il tempo trascorso in acqua da ogni singolo reperto.

Naturalmente il recupero di tali oggetti è anche compatibile con attività di volo operate dalla Saratoga e in particolare con il salvataggio di un pilota, eventualmente coinvolto nel disastro.

In questo senso vi sarebbe il recupero di un casco da pilota dell'Aviazione imbarcata della US Navy, che viene descritto come appartenente a un pilota di nome o soprannominato John Drake

Il casco non è tra gli oggetti sequestrati. Di esso si ha notizia solo attraverso l'ascolto della registrazione del colloquio tra il Ten. Col. Guglielmo LIPPOLIS e il Col. BARALE, membro della Commissione di inchiesta costituita dall'AMI nell'anno 1989. Di tale fatto, di notevole rilevanza, non vi è traccia né nella relazione PISANO, né nei suoi allegati.

LIPPOLIS riferisce di una convocazione da parte dell'A.G. di Palermo per visionare alcuni reperti, che egli identifica come parte di un serbatoio di aereo T33. *"Poi fui chiamato perché trovarono un casco col nome di John Drake, mi pare sta scritto pure nella relazione da qualche parte, trovarono un casco di un americano."*

Barale: relazione vostra ?

Lippolis: si, mia, da qualche parte ci deve stare ! Fu trovato un casco sulla spiaggia di vedi che c'è scritto Barale, abbi pazienza, io non me lo ricordo figlio mio ormai la vecchiaia...

Barale: si, si me lo vado a cercare

Lippolis: brutta la vecchiaia ! Il tempo e i guai. Allora fu trovato il casco di un pilota americano, il quale risulterà effettivamente che durante un'esercitazione si fosse lanciato, catapultato da un aereo in decollo da una delle solite portaerei che

fanno esercitazione nel mediterraneo e quindi aveva perso il casco però il cristiano era vivo e non io telefonai a Napoli a AIRSOUTH e non ci furono problemi insomma. Questo casco però rimase nelle mani della Commissione di inchiesta perché fu fatta l'illazione che fosse stato un aereo USA ad impattare o a urtare il nostro velivolo..."

"Del casco me lo ricordo perfettamente, il giubbotto, no .. il casco mi ricordo anche il nome J. Drake".

Così LIPPOLIS descriveva il casco, deponendo il 23 giugno 1992: "Il casco era di fibra; con una parte interna spugnosa e una visiera e un cordone per l'auricolare. Era di colore bianco. Su di esso c'era scritto il nome John DRAKE²³⁵. Non ricordo dove fosse la scritta, se di lato o frontale. Era comunque una scritta sull'esterno".

E' stato richiesto agli Stati Uniti d'America di fornire informazioni sul pilota che aveva il possesso del casco e dell'occasione in cui era stato perso (Richiesta di assistenza giudiziaria in data 14 maggio 1992, cui seguono ulteriori richieste in data 23 gennaio 1993 e 12 febbraio 1993) ma la risposta e' stata negativa.

Si comprende che la marina degli Stati Uniti non conservi nota di tutti i soprannomi dei piloti, se di soprannome si tratta. Tuttavia, la richiesta - pur se non di semplice evasione - poteva avere una definitiva risposta attraverso la verifica del personale imbarcato nel giugno 1980 sulla portaerei Saratoga.

E' opportuno riprodurre il testo delle commissioni rogatorie e delle risposte:

"Nel corso dell'istruzione è emerso da dichiarazioni testimoniali che durante le operazioni di recupero di relitti del disastro aereo in oggetto, compiute nell'immediatezza, fu ripescato un casco di pilota statunitense di nome John Drake. Tanto premesso, prego la cortesia di codesto onorevole Dipartimento di disporre indagini al fine di accertare in quali circostanze detto casco fu smarrito e di procedere, ove ancora possibile, all'esame testimoniale di detto pilota".

L'11 giugno 1992 l'Ambasciata degli Stati Uniti d'America rispondeva interlocutoriamente, chiedendo maggiori informazioni.

Appreso, nel corso dell'esame testimoniale del 10 dicembre 1992, che le Autorità statunitensi avevano risposto che le informazioni fornite (nome del pilota e area del ritrovamento) erano insufficienti, l'Ammiraglio FLATLEY si rivolgeva al

²³⁵ Sentito dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi, LIPPOLIS aveva ricordato il nome come John CLARK

rappresentante del Governo degli Stati Uniti presente all'esame ed affermava: "Non ci sono molte persone di nome DRAKE che hanno avuto incidenti aerei nel mediterraneo, questo fatto dovrebbe aiutare il Centro di Sicurezza (Safety Center) a trovarlo". Precisava poi che più difficile sarebbe stata la ricerca se la perdita del casco non fosse stata correlabile con un incidente.

Il 23 gennaio 1993 si fornivano tutte le informazioni resesi nel frattempo disponibili, sulla base delle dichiarazioni del LIPPOLIS:

1. "Il casco in oggetto era stato rinvenuto su una spiaggia siciliana al tempo del disastro di Ustica
2. esso era conservato in un deposito dell'aeroporto di Palermo - Bocca di Falco
3. esso fu esaminato da un collegio di persone invitate dal Sostituto procuratore della Repubblica di Palermo nei giorni immediatamente successivi al disastro di Ustica
4. esso era di fibra, con una parte interna spugnosa, una visiera e un cordone per auricolare
5. su di esso ... vi era scritto, all'esterno, il nome John Drake
6. esso non presentava rotture
7. furono compiute ricerche presso le Autorità statunitensi e queste risposero che effettivamente esisteva un pilota di nome John Drake che, decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare. Il fatto, sempre secondo le Autorità interpellate, era accaduto qualche tempo prima, con ogni probabilità, del disastro di Ustica.
8. il casco nei vari spostamenti del materiale è andato smarrito".

Il 29 aprile 1993 Il Dipartimento della Difesa comunicava a quello della Giustizia, che a sua volta trasmetteva al Giudice Istruttore la nota, quanto segue:

"Il Centro di Sicurezza della Marina ha effettuato una ricerca computerizzata sulla banca dati degli incidenti dell'aviazione di Marina per il periodo tra il gennaio 1977 fino al marzo 1993. Durante questo periodo si sono verificati quattro incidenti che coinvolgevano un membro dell'equipaggio con il cognome Drake. Nessuno di questi aveva il nome proprio che iniziava con la lettera J e tutti si sono verificati all'interno degli Stati Uniti Continentali. Anche il Dipartimento di Sicurezza dell'Aeronautica Militare ha effettuato una ricerca nei suoi archivi, L'Aeronautica Militare ha un pilota con il nome John Drake, ma non è mai stato coinvolto in nessun incidente aereo e non era assegnato al teatro europeo nel periodo di tempo che ci interessa".

Il Dipartimento della Difesa ipotizzava dunque che l'elmetto potesse non appartenere a un pilota (vi sono infatti elmetti di tipo diverso, assegnati a personale di bordo) oppure che le informazioni non fossero corrette.

Nel registro di protocollo della Capitaneria di Porto di Palermo risulta annotata il 12 agosto 1980 una comunicazione di "ritrovamenti" diretta a Marisicilia e in data 20 agosto 1980 la registrazione di spedizione di materiale a Roma. La relativa documentazione e' stata distrutta, come da regolamenti, dopo sei anni. Il Maresciallo CALANIELLO, all'epoca in servizio presso la Capitaneria di Porto, riferiva che il casco era stato ritenuto appartenere al pilota di un F104 e ritirato da Ufficiali dell'Aeronautica Militare.

In realtà, tra i reperti del MIG libico veniva rinvenuto anche un caschetto (reperto n. 80) di colore verde, al cui interno vi è la scritta: "Helmets, Flight Deck Crewman's, Impact Resistant"; seguono indicazioni circa il costruttore, l'anno di produzione, la misura e il numero di matricola. Si tratta dunque di un casco per operatore di ponte di volo di una portaerei statunitense.

Il casco, secondo quanto accertato dal Reparto Operativo dei Carabinieri, che ha riferito con rapporto del 29 luglio 1992, fu in realtà rinvenuto non tra i relitti dell'aereo libico, ma in località Traiba (tra Palermo e Termini Imerese) il 10 agosto 1980, come risulta dal fonogramma in tale data della Questura di Palermo all'R.C.C. di Martina Franca. Il 12 agosto 1980 il Col. BOMPRESZI del SIOS A.M. e il Col. SIDOTI del 3° Reparto SMA, su disposizione del Sottocapo dello SMA, si recavano a Palermo - Bocca di Falco per visionare il reperto. Il casco, dopo essere stato esaminato e fotografato, veniva consegnato alla Capitaneria di Porto per l'inoltro a Marisicilia e quindi al SIOS Marina. Sul registro del Comparto Palermo, a riscontro della trasmissione, è annotato un invio per corriere del materiale rinvenuto, a Roma il 20 agosto 1980. Dal SIOS Marina, presso cui non risulta altro che un'annotazione di pervenuto su di un registro, il casco veniva consegnato in data non indicata all'Aeronautica per "analisi".

Del casco quindi si perdeva ogni traccia, fino a che non veniva ritrovato tra i reperti del MIG 23, senza che fosse in alcun modo possibile ricostruire attraverso quale percorso vi fosse giunto. L'unica certezza è che vi pervenne attraverso il 2° Reparto SIOS A.M., che quei reperti aveva in consegna e cui fu consegnato da un ufficiale del SIOS Marina. Tuttavia, il responsabile della 4ª Sezione tecnica del 2° Ufficio di quel Reparto, che ebbe in carico ed esaminò i reperti dell'aereo libico, ha dichiarato di non aver mai visto il reperto.

Lo SMA ha comunicato il 30 giugno 1992 che non è stato rinvenuto nessun documento che abbia ad oggetto il rinvenimento del casco di volo. Sul "libro voli" del C.O.P. risulta, però annotato, alla data del 12 agosto 1980, il volo di un PD 808 del 31° Stormo per il trasporto del Col. SIDOTI e di un altro ufficiale, il cui nome non è annotato, sulla tratta Ciampino / Palermo Punta Raisi e ritorno.

Si tratta del viaggio effettuato da SIDOTI insieme a Bruno BOMPRESZI, allora reggente il 2° Reparto SIOS.

In un primo esame il BOMPRESZI aveva espressamente negato di aver svolto qualsivoglia attività il relazione al disastro di Ustica, ad eccezione della trasmissione al SISMI di un documento relativo ai tracciati radar (5 novembre 1990).

Nuovamente esaminato l'11 marzo successivo ricordava anche di una missione a Palermo, ai primi di luglio (4 luglio 1980) insieme al Col. ARGIOLOS e al mar. Ilo ZECCHINI per visionare reperti recuperati in mare.

Finalmente, il 22 giugno 1992 e dopo l'individuazione tra i reperti del DC9 del casco per manovratore, così ricorda il BOMPRESZI:

Il reperto n. 80 "non fa parte di quelli di Castelsilano. Questo reperto io l'ho visto a Palermo - Boccadifalco. Fui chiamato dal Gen. FERRI, che mi inviò in Sicilia, dicendomi che era stato trovato un casco in mare. Raggiunsi immediatamente Boccadifalco, atterrando però a Punta Raisi; andai a Boccadifalco in macchina. Ciò succedeva in agosto, durante il periodo in cui sostituivo il Gen. Tascio. Mi sembra di avere fatto una breve relazione scritta. Il Gen. FERRI mi disse "hanno trovato un casco. Vai a vedere di che si tratta". Non aggiunse altro.

- ADR: Non vi era alcuna relazione, né nella richiesta né nella mia attività, né con Castelsilano, né con Ustica.

A contestazione dell'implausibilità che il Sotto Capo dello Stato Maggiore inviasse il reggente del SIOS di persona a Palermo per visionare un casco, peraltro di Paese alleato, il teste risponde: "il Generale FERRI forse non conosceva la nazionalità del casco. Ogni volta che si ha un ritrovamento in mare di oggetti connessi o correlati con attività aerea, si chiede relazione o si va a vedere.

ADR: Non andava necessariamente il Capo del SIOS

ADR: Non ricordo casi in cui è andato il Capo del SIOS."

Aggiungeva di ricordare che sul casco vi fosse un nome e che il nome potesse esser DRAKE o qualcosa del genere. Si trattava, comunque, di un casco per operatore di bordo di portaerei e non di volo.

Il verbale delle dichiarazioni di Francesco SIDOTI del 23 giugno 1992 è esemplificativo dell'attitudine cooperativa di molti testimoni:

"Nel 1980 ero in servizio allo SMA in qualità di Capo Ufficio della Sicurezza del volo presso il 3° Reparto e con il grado di Colonnello.

ADR: Non sono mai stato in missione a Palermo per visionare un casco dopo il disastro di Ustica. Escludo di avere fatto missioni a Bocca di Falco per servizio. In questo aeroporto ci sono stato una volta sola; ero a Palermo per ragioni personali e ho raggiunto l'aeroporto della città con la macchina. Ciò accadeva tra il '75 e il '77. Non sono mai stato in missione con BOMPRESZI. Mi ricorderei di un fatto del genere; era mio compagno di corso.

Prendo atto che il teste BOMPRESZI dichiara di aver compiuto una missione del genere sopra descritto, partendo con un PD 808 da Roma - Ciampino per Palermo - Punta Raisi, al fine di visionare un casco. Non ricordo questa missione ...Escludo di essermi mai interessato di questioni attinenti al disastro di Ustica.

Prendo visione dell'appunto nr. 220/12080 datato 19 agosto 1980. L'Ufficio dà atto che trattasi del documento sequestrato in data odierna.

Avendo letto questo appunto ricordo, ma sempre in maniera vaga, di avere fatto un viaggio con BOMPRESZI. Riconosco la mia firma apposta sotto l'appunto. La sigla in rosso sul margine sinistro potrebbe essere del Sotto Capo. Nonostante la lettura del documento non riesco a ricordare la missione. Non ricordo il viaggio, non ricordo l'atterraggio a Punta Raisi e il percorso fino a Bocca di Falco. Non ricordo nemmeno il casco, né il KIT NBC. ...".

Anche l'allora Sotto Capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Franco FERRI, affermava di non ricordare per nulla l'episodio, neppure a seguito di esibizione dell'appunto predetto (dichiarazioni del 24 giugno 1992)

Va però osservato che il casco indicato come reperto n. 80 (e che è sicuramente un casco da operatore di portaerei) non può essere quello visionato da LIPPOLIS (e che sembrerebbe anche esser stato visto da BOMPRESZI), non solo perché diversa ne è la descrizione e perché quello n. 80 non reca il nome del pilota, ma soprattutto perché il 20 agosto il reperto fu trasferito a Roma.

Ciò è confermato dal LIPPOLIS, che nell'esame del 23 giugno 1992 ha espressamente escluso che il reperto n. 80 possa essere il casco da lui visionato: "Certamente non è il casco che ho visto io. Non ho mai visto questo genere di casco e certamente non è un casco da volo. Credo che possa essere un casco di manovra per il personale a terra. Esaminando l'interno posso dedurre che si tratta di un casco di manovra". D'altra parte, un errore così marchiano non avrebbe potuto esser commesso da un esperto quale LIPPOLIS; il fatto che si trattasse di

un casco di un operatore del ponte di volo, peraltro, era scritto a chiare lettere all'interno dello stesso.

Per di più LIPPOLIS ricorda anche che furono interpellate le Autorità statunitensi che risposero che "effettivamente c'era un pilota a nome John DRAKE, ritengo di portaerei, che era decollato appunto da un mezzo navale e in decollo aveva avuto un incidente, per cui s'era dovuto lanciare. Gli americani facevano risalire l'episodio a qualche tempo prima²³⁶".

In effetti, a riscontro del LIPPOLIS, si accertava che il 16 dicembre 1979 un pilota statunitense, di nome Robert DARK (e quindi assonante con quello ricordato da LIPPOLIS e BOMPRESZI) era deceduto a seguito della perdita del suo aereo e la salma era stata rinvenuta il giorno successivo sul Monte Pellegrino.

Tuttavia il pilota indossava ancora il casco che fu quindi recuperato immediatamente e restituito al Paese di appartenenza sin dal 19 dicembre 1979.

Riassumendo, sembra che la missione di BOMPRESZI e SIDOTI sia da riferirsi al casco per operatore di ponte della portaerei, che finì poi tra i reperti del MIG 23 e che non fu mai posto a disposizione dell'Autorità Giudiziaria. Questo casco è certamente diverso da quello visto da LIPPOLIS, sia per la descrizione che il teste ne fa, sia per la non coincidenza temporale negli spostamenti del casco da manovratore, rispetto alle missioni di Lippolis a Boccadifalco.

L'esistenza di tale secondo casco, questa volta da pilota e con le caratteristiche descritte da LIPPOLIS, non può però dirsi provata con la certezza che è necessaria ai fini del giudizio penale, giacché nessuno di coloro che ebbe la disponibilità dei reperti concentrati in Bocca di Falco ne ha memoria; neppure nelle relazioni di LIPPOLIS se ne fa menzione.

Va citato testualmente un brano dell'esame testimoniale per rogatoria dell'Ammiraglio James FLATLEY, comandante della Saratoga. Della complessa vicenda di questa nave si parlerà dopo. Qui occorre però rilevare un elemento suggestivo, ma che non è stato possibile sviluppare ulteriormente, avendo il teste giustificato le espressioni pronunciate in maniera che non è possibile sottoporre a verifica. Si sottolinea però che nel momento in cui FLATLEY si lascia sfuggire la frase di cui ora si dirà (3 dicembre 1990) non era ancora nota - neppure all'Ufficio - la possibile esistenza di un casco da pilota americano e neppure quella del casco da operatore di volo, raccolto negli Uffici del SIOS insieme ai reperti del MIG libico.

²³⁶ Deposizione 23 giugno 1992. Non è stato possibile accertare né chi si sia messo in contatto con le Autorità statunitensi, né chi abbia risposto.

Nel contesto del tentativo di chiarire la questione delle registrazioni radar, si svolge il seguente scambio di battute tra l'Ufficio e il testimone:

"Si ricorda quando lei ricevette questa richiesta, di dare un'occhiata ai nastri, fu da parte del Comandante della VI Flotta?

R. L'ho già detto prima, non ricordo. Per qualche ragione mi viene in mente l'Ambasciata di Roma.

D. Fu qualche giorno dopo l'incidente o fu parecchie, parecchie settimane dopo quello?

R. No, penso ... di nuovo, io ... fu entro due settimane, ma come ho detto, a proposito del MIG, ricordo la notorietà attorno alla caduta del MIG e all'elmetto del pilota, ma credo che la nave fosse già tornata negli Stati Uniti quando ne seppi qualcosa io ... nessuno aveva connesso i due fatti.

D. Cosa vuol dire riguardo all'elmetto?

R. Oh, ricordo che quando fu menzionato il MIG, ricordo che tutto quello che fu ritrovato fu l'elmetto, non trovarono il pilota. Io pensai che il MIG fosse caduto in Jugoslavia, non in Italia. Ma, come ho detto, non feci molta attenzione a nessuno di questi particolari".

Quando lo sviluppo delle investigazioni portò a individuare sia l'elmetto da operatore che la possibile esistenza di quello da pilota, furono rivolte specifiche richieste con una nuova rogatoria a FLATLEY, il quale però affermò di non saperne nulla.

Non vi è dubbio che la frase possa esser frutto di cattivo ricordo o di non conoscenza dei fatti (il corpo del pilota fu rinvenuto insieme all'aereo e non vi fu nessuna questione di particolare rilievo che riguardasse il casco). Certo è che la frase si presta anche ad altre interpretazioni.

Va conclusivamente sottolineato che due elementi che avrebbero potuto essere di notevole rilievo per una piena comprensione della dinamica del disastro (il casco "Drake" e il serbatoio) rimangono non compiutamente esplorati: il primo perché potrebbe esser stato sottratto ai reperti e il secondo per la tardività della collaborazione all'estero. Entrambi convergono nel far ritenere che insieme al DC9 si sia perso un aereo da combattimento statunitense.

II. 24. L'AEROPORTO DI GROSSETO

Gli elementi anzidetti vanno collegati ad altri, anche questi non strettamente considerabili come dati tecnici, ma che concorrono a ricostruire un quadro di riferimento, in cui l'ambiguità dei dati tecnici possa esser risolta.

La missione di BOMPRESZI e di SIDOTTI, di cui s'è detto a proposito del caso "Drake", si inserisce in quella convulsa attività di ricerca di elementi che indicassero il coinvolgimento di aerei statunitensi nel disastro. Ciò si desume anche dalla qualità dei soggetti inviati a Palermo per visionare un singolo reperto.

Da alcune telefonate registrate emergeva infatti che sin dalle primissime ore successive alla perdita del DC9 vi era stata un'affannosa ricerca di una portaerei statunitense, a seguito del fatto che aerei non identificati erano stati visti da un radar della difesa aerea sul luogo e al momento dell'incidente.

Questo punto è affrontato espressamente sia in sede di ricostruzione dei dati radar, che in quello di individuazione di responsabilità penali per i fatti di occultamento, contestati ad alcuni imputati.

Qui basti ricordare che da un dato obiettivo (registrazione di una conversazione tra Enti militari: Soccorso aereo e 3* ROC di Martina Franca) risultava la possibilità della presenza operativa di una portaerei, sulla base dei dati raccolti da un radar militare.

Di particolare rilievo per confortare questa ipotesi potrebbe essere la conversazione registrata nella torre di controllo dell'aeroporto di Grosseto alle ore 20.04Z. La qualità dell'intercettazione è molto bassa, giacché essa è rimasta impressa, in realtà, nei nastri di Ciampino, a causa di un telefono fuori posto. Si tratta dunque della percezione in sottofondo di una conversazione tra soggetti che parlano in altro luogo e senza esser consci dell'ascolto da parte di terzi.

Una prima trascrizione, depositata il 15 giugno 1992, era stata effettuata con metodi di semplice ascolto ripetuto da parte di un soggetto; da questa trascrizione risultava una conversazione tra addetti alla Torre che appariva riferirsi direttamente alla perdita del DC9 e confermare il contesto di vero e proprio conflitto, del quale aveva parlato DETTORI ai suoi familiari (DETTORI era, occorre ricordarlo, addetto al CRAM di Poggio Ballone, direttamente collegato a Grosseto). Da essa emergeva il coinvolgimento di una portaerei e di aerei statunitensi nella perdita di un aereo, "scoppiato in volo".

E' opportuno riportare il testo della prima trascrizione, nelle parti di più diretto rilievo:

"X (poi identificato per GIAGNORIO Matteo):"Questo è un discorso che'si deve fermare qui.

Mario (poi identificato per CAPITANI Mario) allora è chiaro, non c'è bisogno veramente, (inc.) i soccorsi, scusa ..

X: esatto

Mario: o no?

X: tanto non è una conclusione, qui bisogna andà dove finisce

Mario: Ascoltami bene, io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qui si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via.

XI: Il Phantom si va a mettere ..

Mario: Anche se è, avranno già chiuso-tutto, eh!

XI: E' chiaro!

Mario: E perciò l'Aeronautica non ci pensava a mettere (un controllo)

X: Qui poi il Governo, quando so' americani non valgono un cazzo ... li devi (inc.)

Mario, parliamo di radar ... ma tu che cascasse ..

Mario: Non sapete niente voi, quando so' ritornato che, quando un(inc.) è scoppiato in volo ...

XI (mai identificato): E quello è un Phantom

X: L'Aeroporto militare che si ferma a una verifica; ma quanti, quanti ..

Mario: Ma ora è andato (inc.) questo è un altro discorso

XI: Il timore che è partito, sono d'accordo che ... voi l'avete visto che stavate lì .. (inc.)

Mario: L'ha visto l'Aeronautica

XI: Già che poi .. da un aeroporto militare è partito, eh dobbiamo anche escludere la veridicità

.....omissis.....

Mario: qui il discorso è ... dove sta la portaerei (inc.)

X: (inc.)

Mario: Infatti dicono che la portaerei, dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata

XI: Ma infatti, dove vivono, chissà che fine ha fatto

Mario: (inc.) o F104, dicono che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata, perché dopo ..

.....omissis....."

Nel proseguo della conversazione vi erano poi riferimenti al ritardo nella partenza di un aereo e ad altri aspetti che potevano esser ricollegati al fatto in esame.

Poiché l'ascolto diretto - anche con l'ausilio della trascrizione - non consentiva di interpretare con chiarezza tutti i brani della conversazione e poiché essa appariva di notevole rilievo ai fini della decisione definitiva sulle cause del disastro, si richiedeva al Giudice Istruttore una nuova trascrizione, con modalità che, dessero maggiore certezza circa la fedeltà al testo orale.

I Periti Ibba e Paoloni procedevano quindi a un nuovo accertamento, basato su molteplici gruppi di ascolto e sulla comparazione con le tracce magnetiche delle diverse frasi; tale seconda indagine fu condotta con metodi finalizzati in particolare ad evitare le suggestioni inconsce (escludendo le espressioni al di sotto della soglia di udibilità e utilizzando gruppi di ascolto ignari del contesto di riferimento).

Il nuovo elaborato fu depositato il 13. maggio 1993. La trascrizione differisce in punti sostanziali dalla precedente. In molti punti di particolare rilievo, poi, i Periti Ibba e Paoloni hanno ritenuto che l'incertezza interpretativa sia tale da non consentire alcuna lettura. Di seguito si riporta la trascrizione dei medesimi brani sopra citati, nella versione definitiva (tra parentesi le frasi incomprensibili e in corsivo quelle di incerta interpretazione, secondo i Periti):

"X:" (Inc.)

Mario: ma allora è così chiaro il perché, *di fronte a giuramenti presi..*

X: (inc.)

Mario: dico no!

X: secondo me è una bugia, *qui dipenderà dove finisce*

Mario: cosa ne dici, io sono il tizio non facile, no a far confusione, non voglio *infiltra di diffidà dei sottufficiali*

- XI: (inc.)

Mario: aspetta, *al limite*

XI: (inc.)

Mario: in realtà l'Aeronautica *gli lasciava questa co..*

X: Primo il Governo, *se so' americani non valgono un kaiser...* (inc.) Mario, parliamoci chiaro... *manco se cascasse ..*

Mario: (inc.)

XI (mai identificato): (inc.)

X: L'Aeroporto militare ha chiesto prima .. *a parte tutto questo*

Mario: Ma ora è andato *a dire che questa settimana qui*

XI: (inc.)

Mario: *lo dice l'Aeronautica*

XI: (inc.)

.....omissis.....

Mario: il discorso è ...

X: (inc.)

Mario: Infatti dicevano ... vicino 'sta portaerei bisogna provarlo

XI: ..

Mario: Ci han provà ..scusa, che hanno provato! non ci hanno nemmeno provato, perché dopo ... centoquattro

.....omissis....."

Non è stato possibile ottenere effettive chiarificazioni dal personale della Torre identificato. CAPITANI Mario, Controllore del traffico aereo, non ricorda la conversazione, ma dai brani ascoltati ritiene che possa trattarsi di discussioni su questioni attinenti alle valutazioni periodiche. E' indubbio che la conversazione fa riferimento anche a tali aspetti. Altri però ve ne sono che certamente non possono esser ricondotti a questioni interne all'aeroporto di Grosseto.

Con nota del 20 ottobre 1992, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica fu investito - tra l'altro - dell'"interpretazione dei fatti menzionati nella conversazione", perché potesse fornire delucidazioni sui termini tecnici utilizzati. Nelle risposte si è ipotizzato che la registrazione (nel testo però della prima trascrizione) potesse esser frutto di sovrapposizione di registrazioni avvenute in tempi diversi. Questa possibilità è però stata esclusa dai Periti fonici.

Sono state condotte indagini molto complesse e accurate anche circa la riconducibilità della conversazione ad altri argomenti, dei quali è possibile trarre alcune indicazioni da spezzoni di frasi, come ispezioni da parte di Autorità superiori, valutazioni di progressione in carriera, versamenti bancari. Alcune di queste indicazioni hanno trovato conferma, ma esse di per sé non si sono rivelate sufficienti a consentire una completa lettura delle frasi registrate sui nastri di Ciampino.

In conclusione, vi è incertezza sulla reale interpretazione di alcune delle frasi pronunciate dai Controllori della Torre di Grosseto; ciò comporta che l'intera conversazione debba essere utilizzata probatoriamente con grande cautela.

II. 25. LA MORTE DI MARIO ALBERTO DETTORI.

Indagini ancora più approfondite sono state condotte sulla morte di Mario Alberto DETTORI, che a queste vicende avrebbe potuto collegarsi.

Il 26 novembre 1990 la Signora Carla PACIFICI, vedova del DETTORI, trovato impiccato il 30 marzo 1987, chiedeva di riferire fatti rilevanti a un Colonnello dei Carabinieri addetto alle investigazioni nel presente procedimento.

La PACIFICI riferiva che il marito prestava servizio dal 1972 presso il 21° CRAM di Poggio Ballone. La mattina del 28 giugno 1980 il marito era tornato a casa dal turno di notte e le era apparso agitato; chiestogli che cosa avesse, il DETTORI aveva risposto "no, niente. E' successo un casino, qui vanno tutti in galera". Non le aveva mai rivelato i particolari di ciò che lo aveva turbato. Nel 1986, però, durante un suo soggiorno in Francia le aveva fatto delle strane telefonate, nelle quali tra l'altro diceva: "Il silenzio è d'oro, ma uccide".

La sorella della PACIFICI, Sandra, presente al colloquio con l'Ufficiale, aggiungeva che il cognato era andata a prenderla da una vacanza trascorsa in Calabria nel giugno 1980 e che nel viaggio il DETTORI le aveva detto che nella vicenda del DC9 "c'entrava Gheddafi".

Interrogata il 20 dicembre 1990, la PACIFICI ha così ricostruito la vicenda:

"Mio marito, una mattina del giugno 1980 di ritorno dal turno di notte mi apparve molto nervoso, turbato. Ricordo che era ancora in divisa, appoggiato al lavandino della cucina. Io gli chiesi cosa gli era successo e se avesse litigato con qualche commilitone durante il servizio. Egli mi rispose "magari fosse successo che avevamo litigato tra noi. Questi ci fanno trovare nei casini senza sapere né come né perché". Gli chiesi spiegazioni ma egli non mi rispose più".

Solo in seguito, in un periodo che non è in grado di determinare, la testimone ricollegò temporalmente questo episodio alla caduta del DC9.

Non v'è dubbio che il sottufficiale soffrisse di una sindrome depressiva, che lo aveva portato il 28 settembre 1986 a un ricovero in Pronto soccorso per "sindrome dissociativa" e poi alla diagnosi di "sindrome eretistico - ansiosa persistente in recente episodio interpretativo" il 17 novembre 1986. Questi aspetti patologici sembra siano insorti nel corso di un soggiorno in Francia di alcuni mesi per ragioni di lavoro. In precedenza non risulta che fossero state segnalate patologie o disturbi psichici; anche le medicine che risultano dalla documentazione medica esser state somministrate al DETTORI non sono ricollegabili a tal genere di malattie.

Su questa vicenda ha cercato di inserirsi Angelo DE MARCUS con dichiarazioni nelle quali sono mischiati fatti veri e del tutto falsi, secondo tecniche disinformative ben note. Egli è stato recentemente arrestato su ordinanza di custodia cautelare in carcere del Giudice per le indagini preliminari di Roma, per aver sottratto atti processuali e per averne falsificati altri. Più specificamente circa le dichiarazioni

concernenti i fatti di Ustica, egli è stato tratto a giudizio per il delitto di calunnia ed è stato assolto dal Tribunale di Roma. La pronuncia assolutoria, fondata sulla incertezza circa i fatti presupposti e circa la consapevolezza del DE MARCUS della loro falsità, non modifica la valutazione di inattendibilità che questo Ufficio ha già espresso con la richiesta di rinvio a giudizio.

Un momento essenziale di verifica delle circostanze indicate dai familiari del DETTORI è costituito dal fatto se effettivamente egli fosse stato in servizio la notte del disastro e quindi se avesse fatto parte del turno Delta o vi fosse stato, per qualche ragione, assegnato per quella sera.

Si sono incontrate molte difficoltà per ottenere l'indicazione delle presenze in Grosseto e Poggio Ballone la sera del 27 giugno 1980.

Un primo elenco era certamente incompleto, perché, oltre al DETTORI, altre persone che invece sicuramente erano in Sala non furono indicate. Per di più vi è stata una perdurante incertezza circa il turno cui il DETTORI era stabilmente assegnato.

Il 12 agosto 1988, in evasione di un ordine del giudice istruttore, era stato consegnato dal responsabile della Base un "Elenco in originale dei sottufficiali con relativo indirizzo presumibilmente in servizio in sala operativa il giorno 27 giugno 1980 dalle ore 20,00 alle ore 8,00 del 28 giugno 1980", nel quale il nome del DETTORI non risultava. Però lo stesso Comando del 21° Gruppo Radar comunicava con nota del 23 dicembre 1990 alla 2ª Regione Aerea che invece probabilmente il DETTORI apparteneva al turno Delta e quindi era stato in servizio proprio nel periodo di interesse. Certamente egli avrebbe dovuto essere indicato negli elenchi del personale in servizio. Sul punto, così ha risposto il compilatore degli elenchi, allora Capo Ufficio Operazioni, Stefano PAGLIACCI:

"Non riesco a spiegarmi come il nome di DETTORI sia stato omissso negli elenchi da me compilati. Due potrebbero essere le spiegazioni. O l'ho avuto presente e non l'ho calcolato perché era morto; o perché all'atto dei ricordi delle persone interpellate il nome non è proprio uscito".²⁵⁷

Fu dunque necessario svolgere indagini accuratissime, sia per verificare se effettivamente il DETTORI avesse fatto parte del turno Delta; sia per accertare se avesse confidato anche ad altri quanto riferito dai suoi familiari.

²⁵⁷ Deposizione del 18 gennaio 1991.

Le fonti testimoniali, sul primo aspetto, non hanno portato alcun definitivo chiarimento. Vi è discordanza circa il turno cui DETTORI apparteneva e nessuno ricorda se egli fosse o meno presente la notte del 27 giugno; certamente in quel periodo egli era in servizio²³⁸. Molti testimoni indicano il DETTORI nel turno Delta e qualcuno in quello Charlie; molti altri non sono in grado di fornire alcuna indicazione.

I turni, peraltro, non erano fissi e potevano variare anche per ragioni contingenti.

Nessuno ricorda un clima teso o eventi particolari che avessero potuto determinare la condotta riferita dalla moglie.

In questa situazione di incertezza giunge il rinvenimento di documenti del luglio 1994. Con nota dell'11 luglio, infatti, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica comunica che "il gruppo Radar di Poggio Ballone ha reperito documentazione di possibile interesse, con particolare riguardo ad alcune richieste più recenti formulate dall'A.G. precedente". Si disponeva quindi il sequestro di detta documentazione, tra la quale vi era un "plottaggio" redatto sui dati del 27 giugno 1980 e un foglio relativo al "turno C" (Charlie) del 16 giugno 1980 nel quale è inserito il DETTORI.

La ricerca di documenti nel Sito di Poggio Ballone era stata molte volte sollecitata. Il punto dell'esistenza di documentazione relativa all'incidente era di notevole rilievo e l'Ufficio si era anche recato in loco per svolgere attività istruttoria.

Dalle indagini espletate è risultato che il materiale fu rinvenuto, insieme a molto altro, nel maggio/giugno del 1994, durante il riordino di un sottotetto adibito ad archivio; tale incarico risale alla fine del 1993. L'addetto a tale incarico, Maresciallo Salvatore BRANCA, afferma²³⁹ che tutti i documenti ritrovati furono portati all'attenzione del Comandante BERTA. Si procedette quindi a una selezione dei documenti da conservare e quelli da distruggere. Una parte dei documenti, dunque, fu distrutta e ne fu compilato elenco. Un'altra parte fu conservata, ma senza che ne venisse redatto un catalogo. I verbali di distruzione recano date dal 12 ottobre 1993 al 15 settembre 1994.

Il documento del 16 giugno, dunque, indica che il DETTORI - almeno quel giorno - era addetto a un turno diverso da quello che fu in servizio la sera del disastro.

²³⁸ Ciò è riferito, sulla base del controllo della relativa documentazione, dal teste Giulio GUERRINI nell'esame dell'11 gennaio 1991.

²³⁹ Deposizione del 27 luglio 1994.

Tuttavia i molti testimoni che indicano una sua appartenenza stabile al turno Delta lasciano irrisolta la questione se egli abbia o meno effettivamente partecipato alle operazioni di quel giorno.

Neppure è possibile dedursi elementi di conforto in tale direzione dalle dichiarazioni di Carla PACIFICI, giacché il collegamento tra lo stato di agitazione del marito al ritorno dal turno di notte e la perdita del DC9 fu da lei fatto solo a molto tempo di distanza.

L'episodio riferito dalla Signora PACIFICI e le confidenze alla sorella di questa possono ben collocarsi in un giorno immediatamente successivo al 27 giugno ed avere riferimento alla confusione che certamente ci fu e che riguardò la raccolta e la valutazione dei dati. Si ricorderà, infatti, che non sono state rinvenute le registrazioni originali, che pure avrebbero dovuto esser raccolte e che le riduzioni dati appaiono incomplete e con "buchi" in orari significativi. Davvero senza spiegazione è però il fatto che il DETTORI potesse aver collegato la vicenda del DC9 con il nome di GHEDDAFI, giacché un tale collegamento fu possibile prospettarlo solo dopo il rinvenimento del MIG 23, il 18 luglio. D'altra parte, il ricordo di Rosa PACIFICI è molto netto, perché collegato con la vacanza in Calabria del giugno di quell'anno. E' però vero anche che ella riferì alla sorella le confidenze ricevute dopo 7 anni e quindi quando il ricordo era assai meno certo e per di più involontariamente condizionato dalle molte notizie diffuse sui collegamenti tra i due eventi.

II. 26. LA RICERCA DI UNA PORTAEREI.

- D'altra parte, la presenza di una nave portaeromobili, operativa nel centro del Tirreno nella tarda serata del 27 giugno 1980 emerge da una serie di elementi convergenti, desumibili dai dati dei radar militari.

Si è già visto come i dati di Licola, almeno di quelli restanti dopo la soppressione dei documenti di supporto, indicano la presenza di aerei militari e che dalle conversazioni telefoniche di Martina Franca appaiono più riferimenti ad aerei militari non identificati.

Dalle registrazioni dei dati di Marsala risulta poi la presenza di aerei che, per le caratteristiche di volo, appaiono essere militari.

A partire dalle ore 17.24, Marsala registra cinque 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 1.000 Km/h; in particolare, l'AJ014, inizializzata alle ore 17.41.091 Z, ha velocità di circa 1.300 Km/h e quindi non può che esser generata da un aereo militare. Anche l'AG257, con velocità decisamente supersonica, deve essere considerato militare²⁴⁰.

L'origine delle tracce nel centro del tirreno e la successione dei voli fa ritenere che i cinque aerei possano esser decollati da una portaerei.

Tale interpretazione è avvalorata dall'elaborato degli esperti della NATO in data 16 giugno 1997, nel quale si afferma espressamente che dall'analisi dei tracciati radar di Marsala risulta "qualche attività aerea marittima". "Tale attività si configura in pattugliamenti di routine e voli in transito e potrebbe stare a indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale od occidentale".

La presenza di aerei non identificati è avvalorata anche dalla telefonata delle ore 21.46Z del 27 giugno tra PATRONI GRIFFI e di MICCO (3° ROC e LICOLA). Licola comunica all'Ente superiore che i Carabinieri di Pozzuoli avevano avuto notizia di un "velivolo al largo di Ponza che veniva verso di noi" (e cioè da Ponza verso Licola). L'ora in cui l'aereo sarebbe stato notato è indicata nelle 18.37 Z. In considerazione del fatto che vi è una discrasia con l'orario dell'incidente (18.58Z, circa), Martina Franca ritiene la notizia non utile.

Si concorda sul fatto che non è possibile ipotizzare alcun collegamento tra il volo descritto nella telefonata e il disastro. Il dato di fatto, invece, è rilevante perché conferma - da fonte completamente diversa - l'esistenza di attività volativa non identificata, nella zona e in periodo prossimi al fatto. Si sottolinea che, a differenza delle numerose deposizioni raccolte in seguito circa aerei in volo verso la costa della penisola, e che non vengono utilizzate a fini di prova per l'incertezza connessa con il tempo trascorso, in questo caso si tratta di un preciso riferimento risultante da una conversazione registrata nell'immediatezza del fatto e ad appena tre ore dall'avvistamento dell'aereo ignoto.

La presenza di aerei non identificati risulta indirettamente anche dalla successione delle *entry* nel tabulato delle riduzioni dati di Marsala. Come si ricorderà, il nastro n. 99 cessa la registrazione alle ore 19.04. Tra tale orario e le 19.12 (quando inizia il breve periodo di registrazione sul nastro 100) viene inizializzata una traccia ignota, cui il sistema attribuisce il numero progressivo di *entry* 52, come risulta

²⁴⁰ Si veda, in senso conforme, anche l'elaborato degli esperti della NATO in data 10 marzo 1997.

dalla successione delle *entries* nei due nastri. Nessun velivolo che possa corrispondere a tale traccia risulta dai tabulati ANAVOLO.

Tale circostanza è indizio della inizializzazione di un velivolo non risultante nell'ANAVOLO e dunque, con ogni probabilità, militare.

Da plurime fonti documentali risultava la possibile presenza di aerei provenienti da una portaerei in navigazione nel centro del Tirreno. Tale valutazione trova conferma anche nell'interpretazione dei dati radar di Marsala effettuata dagli esperti della NATO, della quale si dà conto nella parte delle requisitorie dedicata agli elementi desumibili specificamente dai dati dei radar militari.

Il complesso di queste acquisizioni rendeva, dunque, necessario un accurato accertamento circa le portaerei che potessero trovarsi in prossimità del luogo del disastro.

La ricerca fu estesa alle portaerei di tutte le nazioni che ne disponessero, sia per completezza di indagini, sia perché da fonti diverse (certamente meno qualificate, si vedano le imputazioni per calunnia) emergeva un possibile coinvolgimento di navi di nazionalità francese o britannica.

Le risposte furono tutte negative.

Non è stato possibile approfondire gli accertamenti verso la Francia, anche in relazione alla da più parti segnalata presenza di un intenso traffico militare da e verso l'aeroporto di Solenzara in orario prossimo a quello dell'incidente, a causa della scarsissima collaborazione delle Autorità di quella Nazione.

Si osserva, incidentalmente, che si fu costretti a segnalare al Ministro di Grazia e Giustizia che "le rogatorie alla Francia - in numero di 11, dal 6 luglio 1990 al 15 gennaio 1996 - hanno avuto risposte in gran parte negative, o perché totalmente negative o perché negative nelle parti di maggior rilievo. Quella datata 29 ottobre 1990 ha avuto un'esecuzione del tutto inadeguata quanto alla visione dei reperti e alla collaborazione degli esperti francesi ... Quelle datate 6 luglio 1990, 18 dicembre 1990 e 13 giugno 1994 hanno avuto risposta totalmente negativa. Di quelle datate 15 maggio 1992, 16 maggio 1994 e 15 gennaio 1996 non si è avuta nemmeno segnalazione di ricevuta"²⁴¹.

²⁴¹ Nota dell'8 giugno 1996.

Dalla documentazione esibita dal Dipartimento Militare Marittimo del Basso Tirreno di Napoli risultava che la portaerei era ormeggiata in rada dal 28 maggio all'11 giugno, dal 23 giugno al 7 luglio e dal 18 al 25 luglio.

Dal Registro di bordo della Saratoga risultava che la portaerei CV 60 Saratoga il 27 giugno si trovava nel porto di Napoli, avendovi fatto ingresso il 23 ed essendo ripartita il 7 luglio 1980.

Nonostante l'autorevolezza della risposta ufficiale è stato comunque necessario procedere a ulteriori verifiche, per una serie di circostanze, alcune delle quali rimaste inspiegate (altre invece definitivamente chiarite).

In primo luogo, nel registro della capitaneria di Porto di Napoli vi erano numerose anomalie (cancellazioni, sovrascritture) e vi erano più annotazioni della partenza della portaerei.

In secondo luogo, sul registro di bordo della Portaerei si evidenziano palesi anomalie²⁴². Inoltre potevano leggersi le seguenti annotazioni: il 27 giugno alle

²⁴² Esse sono ben riassunte nel rapporto del Reparto Operativo dei carabinieri di Roma in data 21 novembre 1992:

giugno 1980:

* come riscontrato presso il Dipartimento Militare Marittimo di Napoli, la portaerei risulta aver ormeggiato in Napoli nei periodi suddetti ed in navigazione dall'11 al 23 giugno; dal 7 al 18 e dal 25 al 31 luglio 1980;

* i fogli dello SHIP'S DECK LOG:

** non hanno alcuna numerazione progressiva;

** risultano contraddistinti da una sigla, in alto a sx, con la dicitura FRONT (davanti) e BACK (dietro);

** nel mese di giugno risultano essere stati compilati fogli contraddistinti dalla sigla OPNAV e NAVPERS mentre nel mese di luglio risultano tutti con la sigla OPNAV;

** i fogli con la sigla NAVPERS risultano compilati nei seguenti giorni: 1° giugno (dalle ore 16.00 alle 24.00); 2 giugno (dalle ore 00.00 alle 16.00); 6 giugno (dalle ore 00.00 alle 16.00); 8 giugno (dalle ore 20.00 alle 24.00); 27 giugno (dalle ore 16.00 alle 24.00); 28 giugno (dalle ore 16.00 alle 24.00); 29 giugno (dalle ore 16.00 alle 24.00); 30 giugno (dalle ore 00.00 alle 16.00);

** i fogli con la sigla OPNAV dal 1° al 08 giugno risultano trascritti, con numerazione progressiva, soltanto nella parte FRONT;

* dalla consultazione degli SHIP'S DECK LOG dei giorni 26-27 e 28 giugno, sia quelli originali che tradotti, si segnala:

** oltre alle annotazioni di temperature e sistema di ancoraggio risulta il giorno 27 alle ore 12.55 "SARATOGA IN PARTENZA"; il giorno 28 alle ore 07.10 "SARATOGA IN PARTENZA", alle ore 15.55 "SARATOGA IN ARRIVO" ed alle ore 18.21 "SARATOGA E' PARTITA";

** la grafia di compilazione dei fogli del giorno 27 giugno dal turno 08.00-12.00 al turno 20.00-24.00, e del giorno 28 turno 00-04 presumibilmente è di una sola persona;

** dal controllo effettuato sugli altri fogli compilati, non risulta una stessa grafia per cinque turni di seguito, in alcuni casi soltanto per due turni;

ore 12,55 "Saratoga in partenza"; il giorno successivo alle ore 7,10 ancora "Saratoga in partenza" e alle 18,21 "Saratoga è partita".

Infine, il Comandante della Saratoga, Ammiraglio FLATLEY, dichiarò nel corso di un esame testimoniale che la sua nave era in navigazione la sera del 27 giugno e nel corso di intervista parlò di registrazioni radar concernenti un traffico aereo

II. 26. 1. REGISTRO DELLA CAPITANERIA

Il registro è stato sequestrato il 5 luglio 1991 presso la Capitaneria di Porto di Napoli, nell'ambito delle investigazioni rese necessarie per verificare dove si trovasse effettivamente la nave portaerei nella sera e nella notte del 27 giugno 1980.

Esso è un brogliaccio nel quale vengono annotate, senza particolari formalità, gli arrivi e le partenze delle navi, anche militari (anche se per quest'ultime il registro è tenuto con minore precisione, giacché deputato al controllo del traffico mercantile). Esso reca numerosissime cancellazioni, scritture a matita, sovrapposizioni, praticamente in ogni pagina.

L'arrivo della portaerei è annotato il 23 giugno 1980, con orario effettivo di arrivo alle 8,00 del mattino. Il 13 luglio è annotato un nuovo arrivo della Saratoga, alle

** la grafia in disamina, apparentemente, risulta il giorno 30 giugno turno 12-16 soltanto in tre righe, infatti da un attento esame di tutti i fogli compilati nei due mesi, la persona che scrive ha un modo particolare di scrivere la lettera "Y" che non risulta negli altri fogli ad eccezione di quelli menzionati;

** nel turno 00.00-04.00 del 27 giugno risulta registrato in servizio quale Ufficiale NORRIS mentre a firmare la fine del turno è SCHAEFER;

** la firma degli Ufficiali apposta nei turni di cui sopra confrontata con quella degli altri giorni, presumibilmente, risulta essere contraffatta;

** il giorno 27 giugno nel turno dalle ore 16.00 alle 24.00 viene usato un foglio con sigla NAVPERS e non OPNAV, ove risultano trascritti i precedenti turni del 27, ed in alto a destra del foglio risultano invertiti i dati da trascrivere (al posto di scrivere l'ancoraggio viene indicata la città e viceversa);

** i turni degli Ufficiali e Sottufficiali nei giorni 26-27 e 28 giugno era così composto:

- giorno 26: 00.00-04.00 LUCERO (U) e MCBROOM (S); 04.00-08.00 JACKSON (U) MONTALBANO (S); 08-12 AOGOR (U) ERPENBECK (S); 12-16 STALNAKER (U) ERPENBECK (S); 16-20 REID (U) SIPE (S); 20-24 SUCHLAND (U) ERPENBECK (S);

- giorno 27: 00-04 NORRIS (U) ERPENBECK (S); 04-08 HILDEBRAND (U) SIPE (S); 08-12 MYERS (U) FISHER (S); 12-16 MORELAND (U) ROSE (S) 16-20 SCHAEFER (U) GOOD (S); 20-24 PALMATIER (U) FISHER (S);

- giorno 28: 00-04 SHREINER (U) ROSE (S); 04-08 REID (U) GOOD (S); 08-12 HERGERT (U) MONTALBANO (S); 12-16 JULIAN (U) CUNNINGHAM (S), 16-20 SIMMONS (U) MCBROOM (S); 20-24 LUCERO (U) MONTALBANO (S);

ore 9,30. Non è annotata la partenza, che pure dovette esservi stata, se la Nave entrò in porto due volte.

Vi sono però due annotazioni, scritte con grafia diversa da quelle che redigono abitualmente il brogliaccio e con penna rossa, con le quali si annota una partenza il 1° luglio, poi annullata, e una seconda partenza il 7 luglio. Questa seconda annotazione reca l'espressa indicazione "notizia fornita dal Comandante PERILLO di Maredipart Napoli in data 27.7.1991 e in pari data annotata sul registro".

Si è identificato l'estensore dell'annotazione, Raffaele DA VEZZI, il quale ha dichiarato che "le notizie riportate [gli] erano state fornite ... dal [suo] Comandante, Cap. Ubaldo SCARPATI, che a sua volta le avrebbe attinte da MARIDIPART, nella persona del Comandante PERILLO". L'annotazione si era resa necessaria quando alcuni giornalisti avevano chiesto informazioni sulla data di arrivo e partenza della Portaerei e ci si era accorti della discrasia sopra ricordata. Si chiesero quindi informazioni a MARIDIPART e si annotò quanto comunicato dall'Ente. Ubaldo SCARPATI confermava queste dichiarazioni²⁴³.

Egli aggiungeva che le informazioni utilizzate per redigere la nota del 2 luglio 1991 della Sezione Tecnica, a richiesta dei Carabinieri, erano state tratte dal Registro e che in quella occasione non era stato fatto presente che le date di partenza erano state apposte sul registro solo successivamente.

PERILLO dichiarava di aver comunicato a SCARPATI le informazioni richieste, traendole da messaggi in possesso di MARIDIPART e che in precedenza non erano stati consegnati in esecuzione di un provvedimento di sequestro, perché ritenuti imprecisi circa le date e gli orari, non essendo finalizzati a dar conto di tali elementi. Si sequestravano quindi anche questi documenti, da cui risultava, tra l'altro, che l'originaria partenza della Saratoga, prevista per il 30 giugno/1° luglio, era stata rinviata a seguito di un messaggio delle ore 18.15 del 27 giugno, con il quale si chiedeva l'autorizzazione a "salve di saluto" il 4 di luglio²⁴⁴.

Questo elemento è conferma documentale della presenza in rada della portaerei il 27 giugno, anche se deve rimarcarsi la farraginosità del meccanismo con il quale si è potuti entrare in possesso dell'informazione.

Va però ancora dato conto del fatto che l'estensore del Registro, Corrado FIORETTO, ha invece dichiarato che la partenza della portaerei era stata da lui

²⁴³ Entrambe le deposizioni sono del 13 novembre 1992.

²⁴⁴ deposizione del 13 novembre 1992.

annotata nella pagina delle "partenze", alla data del 26 giugno 1980, e che tale annotazione era stata soppressa.

Osservava poi che non riconosceva come propria la scrittura del giorno 1° luglio, nel quale egli risultava di servizio e in effetti redigeva le annotazioni, a matita concernente un rimorchiatore e neppure la scrittura in rosso (cancellata con un tratto di penna) relativa alla partenza della Saratoga. Forniva indicazioni circa ciò che egli aveva scritto nelle parti cancellate.

La perizia tecnica (condotta con esami al microscopio, a luce radente, a luce trasmessa, con filtri colorati ecc.) ha consentito di accertare che nella pagine del 26 giugno vi sono "tracciati sbiaditi e in gran parte illeggibili, disordinati, ripetuti, con frammistione di disegni di lettere e di cifre" da cui non viene alcuna conferma alle dichiarazioni rese dal testimone. Si tratta peraltro di situazione riscontrabile in numerose altre pagine del brogliaccio.

L'unico elemento convergente è costituito dalla lettura nella colonna 1 del rigo 27 dell'orario 12/13.

Va però osservato che tale elemento non conforta in realtà la complessiva ricostruzione operata dal FIORETTO, giacché di questa specifica annotazione egli dà una versione palesemente inattendibile e cioè che veniva così indicato l'orario notturno 24/01. D'altra parte il FIORETTO è apparso teste assai suggestionabile e nel complesso inaffidabile (basti citare il racconto dell'episodio della sposa in bianco che si aggirava nelle sale della Capitaneria in attesa di salire sulla portaerei).

II. 26. 2. REGISTRO DELLA SARATOGA

Il registro di bordo della portaerei, denominato *Ship's deck log*, per i giorni 27 e 28 giugno 1980 è stato sottoposto a perizia, per accertare se su di esso vi fossero manomissioni o anomalie. Si era infatti notato che nei giorni 27 e 28 giugno per cinque turni le annotazioni apparivano scritte con un'unica grafia; ciò peraltro appariva in contrasto con il fatto che si attestava che redattori delle annotazioni fossero soggetti diversi. Il controllo comparativo delle firme, poi, faceva apparire chiaro che esse a volte erano diverse da altre, che pure risultavano apposte dalla medesima persona. Infine, al termine del 27 giugno vi era un foglio bianco.

La perizia aveva luogo confrontando il materiale anche con altra documentazione inviata dagli Stati Uniti, relativa ad altri periodi del medesimo Registro.

I periti hanno concluso che le anomalie sono effettivamente tali. Di conseguenza le sottoscrizioni dei fogli non corrispondono ai soggetti che risultano averle apposte e colui che ha redatto le annotazioni è persona diversa da chi ebbe la responsabilità dei turni. Con ogni probabilità la redazione del registro avvenne in un unico contesto per tutti e cinque i turni.

I Periti hanno però osservato le medesime anomalie anche in molte altre parti del registro. Esse sono così diffuse da potersi definire abituali. Ci si può certamente sorprendere del fatto che su di un registro destinato a documentare l'attività di una Nave così importante abitualmente ufficiali e sottufficiali potessero sottoscrivere con nomi diversi dal proprio, firmando cioè al posto di altri, e per la verità non se ne comprende la ragione. D'altra parte, l'esito dell'accertamento peritale è tale da doversi escludere che tali fatti siano da ricondursi a condotte di occultamento o manomissione, concernenti gli eventi del 27 giugno²⁴⁵.

Non determinò invece alcuna incertezza il fatto che nel Registro fosse annotata, nella sera del 27 giugno, una "fast cruise". L'esame di Francesco RICCI, esperto di tal genere di affari, chiarì subito che si trattava di una esercitazione a tavolino denominata *fast* proprio perché nello spazio di poche ore veniva concentrato simulatamente un periodo di tempo molto più lungo. Era dunque chiaro che a quell'annotazione non corrispondeva una reale attività aeronavale.

II. 26. 3. Le dichiarazioni dell'Ammiraglio FLATLEY

Fu invece il Comandante della *Saratoga* a introdurre un forte elemento di incertezza su ciò che la sua nave aveva effettivamente fatto nella notte tra il 27 e il 28 giugno.

L'interesse, non solo investigativo ma anche dell'opinione pubblica, si era infatti in un primo momento concentrato sulla possibilità che dalla grande nave, ormeggiata a poca distanza dal luogo del disastro, potessero venire utili informazioni sulle sue cause. Appariva, infatti, singolare che un così rilevante bersaglio potesse essere ormeggiato (e quindi in una situazione di minorata difesa) senza un'adeguata protezione, in primo luogo sotto il profilo del monitoraggio del cielo.

Le risposte sono state assai nette: quando si trova in porto, la Nave mantiene in funzione solo radar di limitatissima portata e ciò al fine di non interferire con le

²⁴⁵ Relazione peritale depositata il 29 aprile 1993.

comunicazioni della città ospite. La protezione è assicurata da installazioni militari diverse. In ogni caso, nessuna informazioni fu registrata ed e' quindi ottenibile.

Nel corso di un'intervista telefonica, tuttavia, Flatley rese dichiarazioni totalmente nuove e diverse, rispetto alla versione ufficiale. L'intervista fu registrata e il nastro fu acquisito agli atti del procedimento e trascritto.

Intervistato il 4 luglio 1990 da Emanuela CADRINGHER per il TG2, l'Ammiraglio così parlò:

.. F. "La Nave era alla fonda a Napoli.

C. Certo e naturalmente i radar erano in funzione. Voglio dire...

F. Stavamo facendo alcune rilevazioni magnetiche con il sonar in profondità.

C. Sì, ma .. voglio dire ... c'è sempre un radar acceso!

F. Beh, sa non siamo autorizzati a ..

C. ... in funzione, intendo!

F. .. Veramente non saremmo autorizzati a usare i nostri radar nel porto, perché così si disturbano le altre comunicazioni in città, ma...

C. Io so che avete almeno una radio accesa, altrimenti ...

F. Esatto, stavamo facendo delle rilevazioni magnetiche col sonar (...) a un livello di potenza basso.

C. E cosa hanno registrato i radar della Saratoga quella sera alle 9,00, al momento del disastro?

F. Beh, io...

C. Che cosa è stato? E' stato un missile?

F. Io non ... Io non so cosa abbiamo visto sul radar. (Gli addetti al radar) hanno notato qualcosa ...

C. Cosa hanno notato?

F. Oh, solo parecchio traffico aereo [T.A.] verso la parte bassa della zona di Napoli. Abbiamo visto molti aerei in volo.

F. Che tipo di aerei, civili o militari?

F. Veramente non si può .. non è possibile distinguere, a meno di interrogare gli aeroplani, e il radar non era nemmeno sintonizzato ...

C. D'accordo ... e cos'altro avete visto? Se avete visto il via vai di aerei, immagino che avrete visto anche il disastro ..

F. Oh, no, affatto! Non si può vedere un disastro sul radar.

C. E allora cos'è che avete visto? Mi scusi, non sono un'esperta in materia.

F. Beh, tutto quello che si vede è ... macchie sullo schermo radar e ... cos'altro posso dire? ... *omissis* ...

.....