

Studio Legale Avv.Daniele Osnato

Via F.Turati, 100 - 93100 - Caltanissetta
Tel./Fax: 0934.591883

CORTE DI ASSISE DI ROMA SEZIONE III

PROCEDIMENTO N.1/99 R.G. C.ASS

COMPARSA CONCLUSIONALE

Parte Civile OSNATO Rossana

INDICE

QUESTIONI PRELIMINARI

LEGITTIMAZIONE DELLA PARTE CIVILE_____

LA QUALIFICAZIONE DEL REATO DI ATTENTATO_____

**AVVOCATURA DELLO STATO:
PARTE CIVILE O RESPONSABILE CIVILE?**_____

IL FATTO

**UN ACCENNO ALLO SVILUPPO CRONOLOGICO E CRITICO DEGLI
EVENTI LEGATI ALLA STRAGE DI USTICA**_____

I SITI RADAR

MARSALA (Moro)_____

SIRACUSA (Campo)_____

LICOLA (Barca)_____

IL TERZO ROC-SOC DI MARTINAFRANCA (Sasso)_____

CIAMPINO - ACC (Area Control Center) / CRAV_____

R.I.V. – ITAV_____

IL COP E LO SMA

COP (Centro Operativo di Pace)_____

LO S.M.A._____

LE ALTRE QUESTIONI

L'IPOTESI FRANCESE_____

IL MIG LIBICO_____

IL CONTESTO RADARISTICO ALLA LUCE DELLE CONSIDERAZIONI SVOLTE DAI CONSULENTI DI PARTE CIVILE_____

ULTERIORI CONSIDERAZIONI TECNICO/LOGICHE: MISSILE O BOMBA?_____

1.1 L'ipotesi bomba

1.2 L'ipotesi missile

I SEGNI DI ESPOSIZIONE

2.1 La presenza di tracce di esplosivo

2.2 La sequenza delle rotture

2.3 Le perizie medico-legali

2.4 I frammenti nei cuscini

2.5 Segni di bruciature

2.6 I fori sul portellone bagagli anteriore

2.7 I frammenti trovati in zona diversa

IL MISSILE ARIA-ARIA

LA MANOVRE D'ATTACCO

L'ESPLOSIONE DELLA TESTA DA GUERRA

PERCHE' NON SI TROVANO I FORI DELLE SCHEGGE

LE SINGOLE POSIZIONI DEGLI IMPUATI e GLI ELEMENTI DI PROVA A LORO CARICO_____

Le contraddizioni_____

CONCLUSIONI_____

PREMESSA

In questi ultimi tre anni si è svolto, di fronte a questa Ecc.ma Corte, il c.d. "*Processo della Strage di Ustica*" che ha visto numerosi testimoni, periti e consulenti di parte oltre che difensori di Imputati e di Parti Civili, e Pubblici Ministeri e Giudici, tutti impegnati nel tentativo di fare luce sulla nota vicenda dell'abbattimento di un aereo civile Itavia il quale, il 27 giugno del 1980 - incolpevole ed inconsapevole - trascinò in fondo al mar Tirreno la vita di 81 persone.

La lunghissima e complicatissima indagine svolta dalla Magistratura ha partorito soltanto il rinvio a giudizio degli odierni imputati e la correlativa archiviazione del reato di "strage" perché ignoti ne erano mandanti ed esecutori; residuava, pertanto, solamente l'accertamento della responsabilità di chi - pur sapendo - non aveva riferito, di chi - pur avendo precise responsabilità - non aveva permesso o aveva comunque impedito la ricerca della verità.

Per chi, come il sottoscritto, entrò in tale vicenda soltanto con la dichiarazione di apertura del presente dibattimento, munito sicuramente di grandi speranze e numerose aspettative di verità, si prospettò - via via - la sconsolante ma quasi scontata consapevolezza che, nonostante tutto, poco di nuovo si sarebbe potuto apprendere, conoscere, acquisire, intuire o solamente scorgere in quel mare di atti che riempiono gli scaffali di questa cancelleria panale: nessuna nuova scoperta e nessuna ulteriore certezza.

Ovviamente stiamo parlando riferendoci proprio al titolo di questa storia, alla "*Strage di Ustica*" che, per definizione, dà senso alla nostra presenza ed al nostro impegno in questo processo.

Tutto ciò che poteva essere disponibile, in relazione all'interesse diretto dei congiunti delle vittime dell'Itigi, era già stato acquisito e valutato dalla Magistratura Indagante:

- Gli atti documentali inspiegabilmente spariti durante le indagini preliminari, non si sono più palesati in alcun modo;
- Numerosissimi testimoni imputati di reato connesso (fondamentali per una eventuale chiarificazione di fatti e situazioni ancora oscure) si sono avvalsi della facoltà di non rispondere;
- Le testimonianze di chi, peraltro, non si poteva astenere dal proprio dovere, hanno apportato poco di nuovo, essendo per lo più dettate dalla prudenza e celate, il più delle volte, dietro l'alibi dei "*non ricordo*", in ciò aiutate dal quel "*tanto tempo passato*" che ne ha giustificato l'inesattezza o, per certi casi, l'inattendibilità;

- Le posizioni dei Periti d'Ufficio si sono costantemente trincerate dietro quelle conclusioni scritte che, alle volte, parevano fare acqua da tutte le parti a fronte di contestazioni più logiche che tecniche operate dagli Avvocati e dalla Corte stessa.

A parte, quindi, qualche piccolo particolare, più o meno rilevante, nessuna nuova novità è uscita fuori da questo Dibattimento. Questa – sicuramente in modo paradossale – è la vera notizia, la vera nuova scoperta ed insieme la estrema ultima questione: dalla vicenda di Ustica ed in base agli atti in possesso alla magistratura e trasfusi in un fascicolo dibattimentale, non si potrà più avere ulteriore certezza e non si avrà a pretendere ulteriore realtà degli eventi.

Comprendere tale assunto, ed insieme subirlo, è stato difficile per chi parla, probabilmente più difficile che per altri, un po' per il rapporto parentale che lega il sottoscritto alla parte rappresentata, un po' per l'ingenua sprovvedutezza del sottoscritto. La consapevolezza di tale situazione, pur avendo fatto sorridere qualcuno, non vorrà dire, però, che immuni da vizi e da responsabilità, se non proprio penali almeno e soprattutto morali, siano rimasti gli atti ed i fatti messi in opera da chi agì per nascondere, da chi operò per contenere i fatti in un ristretto alveo riservato a pochi, di chi – come sicuramente gli odierni Imputati – fu parte attiva nella vicenda contribuendo non poco alla negazione della verità. Certamente no!

Sarà dimostrato, nel proseguo, che proprio la mancanza di nuove situazioni e la completa impossibilità di proposizioni inedite sarà causa ed effetto di una più che provata responsabilità in capo a Bartolucci Lamberto ed altri; come se gli stessi, nel manipolare la realtà e nel negarla al tempo stesso, con i comportamenti che saranno ben precisati più avanti, ne siano loro stessi rimasti vittime inermi ed impotenti. Facendo ciò, essi hanno autodenunciato la loro precisa colpevolezza e la loro comprovata negligenza.

La ragnatela è stata fatale per tutti, e tutti ne sono rimasti invischiati, mentitori e sinceri, generali e politici, giudici e statisti. L'unica differenza tra queste vittime e quelle rimaste lì a 3.700 metri in fondo al mare è che per i primi è stata concessa una scelta e che per i secondi la scelta, la *chance*, è stata negata, sia per la loro stessa sopravvivenza sia per la sopravvivenza dignitosa di chi è rimasto speranzoso ad aspettare la verità dei fatti per poterne finalmente seppellirne i corpi ed i ricordi. Perché di ciò si tratta ed è di ciò che tratta il presente Processo.

Non è certamente questo, infatti, il "*Processo per la Strage di Ustica*", questo è un nome dato ed imposto dall'opinione pubblica e dalla prassi giudiziaria; "*Questo processo – invece - nasce proprio dalla morte del processo di Ustica*", come disse un eccelso collega difensore di altre parti coimputate. E questo rimane l'unico assioma definitivamente provato in questo Dibattimento, in relazione al delitto di strage.

Per il resto non residua che un accertamento di comportamenti che hanno meramente negato la possibilità di percorrere la via della verità, non resta che giudicare coloro che hanno impedito – in nome di una arroganza che non potevano certamente permettersi – che quei corpi trovassero finalmente pace, che quelle vittime avessero la loro ultima occasione e con loro i propri congiunti. Senza più menzogne, senza più segreti di Stato né complotti internazionali, senza compromissioni politiche o muri di gomma. Soltanto la pace che gli spettava ed il diritto ad averla. Diritto senz'altro più rilevante rispetto alle opportunità di carriera o di prepensionamento eventualmente prospettate a chi si mostrasse complice del silenzio, diritto sicuramente più pregnante rispetto agli stupidi giochetti di potere che vedevano così tanto impegnati i nostri Generali dell'Aeronautica Militare Italiana.

Il diritto che verrà gridato – adesso - sarà quello alla verità, ed il dovere di giudizio che questa Corte dovrà assolvere sarà quello della valutazione di comportamenti di per sé idonei all'offuscamento della verità stessa. Null'altro, se non un accenno ad ulteriori responsabilità che siano emerse in tale Dibattimento. Già, perché insieme ai quattro nomi che adesso dovranno essere giudicati, questo Ecc.mo Consesso potrà e soprattutto dovrà valutare le colpe di chi, nascosto dietro qualche oscura scrivania, ha fomentato e stimolato comportamenti di tal genere. Certamente non si pretenderanno i nomi né i cognomi, si sa che gli "organi degli Stati" certe volte sanno restare nel più assoluto anonimato con grande abilità; e questo è un dato di cui si deve prendere atto.

Ma si tratterà, invece, di chiarire che senz'altro questi odierni Imputati non sono loro gli autori di una strage, che l'Aeronautica Militare Italiana non era la sola a sapere, che altri non potevano non conoscere o avrebbero potuto far conoscere e che non hanno adempiuto ad un fondamentale dovere. Stiamo parlando, Sigg.ri della Corte, di un "sistema nascosto", di una "cultura dell'omertà", del silenzio e dello spirito di corpo, del mutismo di classe; ci riferiamo alle deliberate deviazioni, alle intenzionali aberrazioni che hanno pervaso tutta la vicenda in assoluto dispregio dei più elementari diritti dell'Uomo, che hanno caratterizzato l'esercizio del potere di Stato e degli Stati, del segreto imposto dalle regole internazionali di collaborazione militare.

La vicenda di Ustica non potrà certo trovare pace con la condanna di quattro militari reticenti; giammai. Questa verità dovrà essere ben chiaramente detta, altrimenti ci si renderà compartecipi di una reticenza ancor più grave, se è possibile, di quella che hanno mostrato coloro che oggi sono chiamati Imputati.

Su questo punto di fondamentale importanza, questo difensore di Parte Civile vorrà insistere, con il permesso della Corte, per quello che si ritiene di poter definire il vero buco nero di tutta la vicenda: al di là del semplice fatto causale, bomba o missile o collisione che sia, la gravità della vicenda di Ustica sta nel fatto che pur trovandoci in un tratto di mare visto da numerosi siti radar, i dati dei tracciamenti, le indicazioni sulle esercitazioni militari, le notizie su quanto

doveva essere oggetto di informativa, non sono stati resi pubblici, in un disegno che lascia sgomenti per la efficacia con cui è stato posto in atto. Non potevano, certamente, quattro generali coprire con tale integrità la verità di quella orribile tragedia se non aiutati dalla connivenza di altri, diretta o indiretta che fosse, consapevole o inconsapevole che sia stata; è questo il dato fondamentale.

La superficialità e l'approssimazione mostrata da certi poteri internazionali e non, è stata sicuramente complice possente delle omissioni contestate all'A.M. italiana; di ciò ne deve essere dato atto, certamente non per diminuire una colpevolezza che sicuramentepregna gli atti e le omissioni degli Imputati, ma anzi per permettere la comprensione di ciò che avvenne in tutti gli aspetti della vicenda e perché ciò soprattutto funga da intralcio e da monito a qualsiasi possibile reitera di ulteriori fatti di cui la nostra povera Italia risulta essere tristemente primatista nell'intero Globo.

Non si vorranno, quindi, nomi; si vorranno certezze. Perché ciò non si possa più ripetere; perché tali fatti non si possano più commettere; perché quando un cittadino sarà colpito dal missile della feroce omertà, perché quando delle vite saranno spezzate e delle famiglie saranno frantumate, chi rivesta poteri pubblici, anche di un altro paese "amico", abbia la consapevolezza che non potrà più farla franca, capisca che ci sarà prima o poi l'ora della verità ed abbandoni ogni illusione di impunità.

Perché ora, a noi, ai familiari della vittime, a voi stessi Giudici ed agli stessi Imputati non resta che questo, non resta che il monito a chi possa gestire i fatti con l'arroganza e la stupidità di altri tempi. Perché si possa dare – finalmente – voce al silenzio di quei corpi straziati, perché si possa fare piazza pulita anche degli alibi giustificabili dagli interessi posti a rischio, perché questo Processo possa veramente chiamarsi, alla fine, *"Il Processo per la Strage di Ustica"*.

Fatta tale doverosa premessa, ci si concentrerà di seguito sulle singole questioni oggetto del processo, analizzando in prima analisi alcune questioni preliminari, strettamente funzionali alla realizzazione dell'interesse tutelato in capo alla Parti Civili; saranno poi analizzati i *"comportamenti"* posti in essere dai soggetti che vennero, nell'immediatezza dei fatti, in contatto con la notizia della scomparsa del DC9 Itavia cercando - nel contempo - di seguirli nel loro trasfondersi. Sarà la descrizione della vicenda, pur con la doverosa sintesi, nel suo evolversi e nel suo trasmettersi dai bassi livelli ai più alti, che ci seguirà sino a portarci agli apici dello Stato Maggiore e che darà significato alle condotte degli odierni Imputati. Seguirà una breve analisi delle perizie tecniche di parte i cui risultati saranno valutati in rapporto alle soluzioni espresse dai Consulenti di Ufficio e di Parte Imputata.

Ma prima le questioni preliminari.

QUESTIONI PRELIMINARI

LEGITTIMAZIONE DELLA PARTE CIVILE

Quando nel settembre del 2000 questo Difensore si accinse alla costituzione di Parte Civile per conto della Sorella, che poi era coniugata con il vice comandante del volo IH870 dell'Itavia, ci si dovette subito scontrare con le grida di qualche Avvocato Difensore il quale esordì invocando a gran voce l'assenza di qualsivoglia "*strage*". Il tentativo, forse un po' goffo e sicuramente inopportuno, operato dall'illustre Collega aveva in se, in effetti, una sua più che valida giustificazione: si voleva negare, in pratica, che questo fosse un "*processo per strage*" volendolo ridimensionare, invece, in un più che banale accertamento di fatti illeciti comuni.

In breve, ed era facilmente intuibile, l'intento di chi fece quella dura battaglia fu quello di impedire la costituzione di Parte Civile da parte dei parenti delle Vittime i quali, a dire dei Difensori degli Imputati, non avrebbero potuto vantare alcun diritto risarcitorio dai comportamenti – ancorché dolosi – posti in essere da Bartolucci & C.. Lo scopo, chiaro, era accompagnato anche dalla speranza di aver buon gioco in un processo privo dell'impulso della Parte Civile che, eventualmente assente, non avrebbe avuto modo di mettere in luce le questioni fondamentali che avrebbero sicuramente creato le condizioni ai contestati reati.

Se la Parte Civile non fosse stata parte attiva di tale Processo, non lo sarebbero stati neanche i suoi Consulenti che invero, e finalmente, pare abbiano depurato in maniera scientifica, sistematica e definitiva, ombre mai completamente schiarite sulle questioni radaristiche e non.

Il Politecnico di Torino, nelle persone dei Professori Vadamchino, Pent ed Algostino, ha presentato alla Corte una scrupolosa e precisa ricostruzione dell'evento, escludendo senza ulteriori possibili smentite, che il DC9 Itavia sia potuto esplodere a causa di un ordigno posto all'interno della carlinga.

Il lavoro svolto da tali Consulenti, encomiabile dal punto di vista logico/scientifico, diviene ancor più mirabile se si consideri che tale impegno è stato profuso nell'assoluta gratuità e con la completa assenza di collaborazioni istituzionali e/o di fondi pubblici o privati.

Intanto – però – basti dire che la necessità della presenza della Parte Civile era dovuta, invero, proprio da ciò che giustificava tale partecipazione: l'occasione, la *chance*, di essere finalmente partecipi alla ricostruzione dei fatti era direttamente mutuata, ed insieme giustificata, dell'esigenza di tutela che la stessa *chance* meritava. Ciò che poi la Corte ha infatti mirabilmente chiarito nell'Ordinanza di ammissione della Parte Civile e che si sintetizza nella necessaria tutela di quell'interesse alla verità che fu negato proprio dai comportamenti commissivi ed omissivi posti in atto dagli imputati. Era questa la "*tutela necessaria*" ed è questo il risultato a cui ha contribuito la Parte Civile.

Con la costituzione di Parte Civile, tra l'altro, si è permesso di instaurare un procedimento incidentale, civile appunto, nel processo penale che ci vede ora impegnati; e nella valutazione dei fatti oggetto di reato codesta Corte dovrà, quindi, comprendere e valorizzare le questioni di "danno" e di "causa-effetto" che sono tipicamente istituti civilistici; ciò al fine di definire la concreta lesione che i parenti delle vittime anno subito dai comportamenti illeciti che sono obiettivo di indagine nel procedimento penale.

Quanto si è appena detto è di completa cognizione di codesto Ecc.mo Consesso. Sarà – allora – il caso di precisarne molto brevemente la portata: la fisionomia del danno risarcibile si articola (ex art. 1223 c.c.) nelle 2 sottocategorie normative del *danno emergente* e del *lucro cessante*.

E' naturale, però, che la tutela risarcitoria non si arresti alla mera reintegrazione della lesione o pregiudizio subiti da un bene concreto, sensibile, tangibilmente ricompreso nel patrimonio "reale" del danneggiato (quale ad es. il vetro infranto o l'auto incidentata), ma si estenda ad ulteriori categorie di beni la cui presenza non è altrettanto fisicamente percepibile dall'interessato, ma che per il diritto costituiscono situazioni giuridiche soggettive concretamente protette dall'ordinamento e non meno presenti nel patrimonio "giuridico" del danneggiato, sia come situazioni astratte (ossia non percepibili attraverso i sensi) che come *stadi intermedi* di un processo evolutivo avente come risultato finale la produzione di un bene materiale (una res, una utilitas, un profitto etc...).

In questi casi, quindi, la tutela risarcitoria ha per oggetto, ancor prima che un bene inteso in senso materiale, un bene inteso in senso giuridico. Pertanto altre e nuove categorie di beni, la cui lesione deve intendersi sicuramente risarcibile, sono state individuate attraverso la più recente opera di approfondimento dottrinale e giurisprudenziale. Tra le altre si possono menzionare, ad esempio, la c.d. lesione del diritto di credito, che può attuarsi - in determinate condizioni - nel caso di uccisione o ferimento del debitore ad opera di un terzo. Oppure il caso di induzione all'inadempimento (ad es. mediante storno di dipendenti), o - in caso di doppia alienazione immobiliare - la trascrizione tempestiva da parte del secondo acquirente in mala fede.

Una ulteriore propensione ad ampliare la sfera del danno risarcibile, al di fuori della dimensione strettamente attuale del patrimonio del danneggiato, la si riscontra nella prospettazione di un'ipotesi risarcitoria nel caso di lesione di un'aspettativa di fatto, nonché nel caso di danno patrimoniale da diffusione di informazioni inesatte, soprattutto – ad es. - qualora le stesse inducano il danneggiato a stipulare contratti a condizioni che, diversamente, avrebbe rifiutato. In questa direzione si è giunti perfino a configurare un'autonoma ipotesi di danno all'integrità del patrimonio in caso di lesione al diritto di determinarsi liberamente nello svolgimento delle attività negoziali relative alla conservazione dei propri beni.

In questa prospettiva appare allora particolarmente attuale la prospettazione di un danno da perdita di *chance*, che si verificherebbe nel caso di *perdita della possibilità*, concretamente esistente nel patrimonio del danneggiato, di conseguire ulteriori vantaggi economici e non. La configurazione di questa categoria giuridica è dovuta soprattutto all'elaborazione giurisprudenziale giuslavoristica (@), e la sua ammissibilità - dopo qualche iniziale tentennamento - è ora pacificamente condivisa: se infatti un ventennio fa alcune pronunzie di merito sostenevano che "*Non e' risarcibile il danno derivante da perdita di una chance, in quanto trattasi di un danno meramente potenziale, non sicuramente dimostrato e come tale non suscettibile ne' di valutazione, ne' di liquidazione equitativa*" (Trib.Roma 24.11.78), oggi la stessa Corte di Legittimità riconosce che "*La cosiddetta perdita di chance costituisce un' ipotesi di danno patrimoniale futuro. Come tale, essa è risarcibile a condizione che il danneggiato dimostri (anche in via presuntiva, ma pur sempre sulla base di circostanze di fatto certe e puntualmente allegate) la sussistenza d' un valido nesso causale tra il danno e la ragionevole probabilità della verifica futura del danno.*" (Cass. 25.9.98 n. 9598).

Pertanto la dimostrazione di un nesso di causalità tra condotta illecita e perdita della *chance* costituisce l'unica condizione essenziale per il riconoscimento del diritto al risarcimento: quindi è necessario, ma anche sufficiente, "*provare la realizzazione in concreto almeno di alcuni dei presupposti per il raggiungimento del risultato sperato e impedito dalla condotta illecita*" (Cass. 2.12.96 n. 10748). E' evidente come in questo caso il giudice si possa limitare alla formulazione di un giudizio di carattere meramente prognostico sulla concreta *possibilità* che aveva la *chance* di tramutarsi in realtà. La valutazione della *chance* in termini di effettività deve, peraltro, tener conto anche delle possibilità di cui godevano i soggetti concorrenti con il danneggiato (cfr. Cass. 19.2.92 n. 2074) ed aventi *analoghe o comparabili* possibilità di successo, non potendo pertanto ridursi a tutela di una mera aspettativa di fatto (Cass. 5.3.93 n. 2667), ma deve essere valutata sulla base delle *concrete e ragionevoli possibilità di risultato* (Trib. Monza 21.2.92): in sostanza la *chance* deve essere già *esistente* nel patrimonio del danneggiato al momento del verificarsi dell'illecito (cfr. Cass. 19.11.83 n. 6906).

Se dunque il potenziale della *chance* può esser valutato anche (e soprattutto) in base ad un *giudizio presuntivo o prognostico* (calcolo delle probabilità), la difficoltà di provare l'esistenza della possibilità di successo non può essere certo superata ricorrendo ad un giudizio di carattere equitativo ex art. 1226 c.c. "*atteso che l' applicazione di tale norma richiede che risulti provata o comunque incontestata l' esistenza di un danno risarcibile*" (Cass. 24.1.92 n. 781). Viceversa la *liquidazione* del danno - che deve avvenire in funzione della possibilità che aveva il danneggiato di conseguire il vantaggio sperato, ad esempio applicando alla valutazione economica di quel vantaggio un coefficiente di riduzione che tenga conto di quelle probabilità (cfr. Cass. 22.4.93 n. 4725) - può avvenire su base equitativa, posta la naturale difficoltà

di provare il preciso ammontare del pregiudizio economico dovuto alla perdita della *chance*.

Questa "**valutazione equitativa**", accompagnata dal "**giudizio presuntivo o prognostico**", sostiene con assoluto vigore quanto lamentato dalle costituite Parti Civili in sede di inserimento come soggetto processuale nel presente Dibattimento; il comportamento assunto degli odierni Imputati, lesivo del diritto alla verità, costituzionalmente e codicisticamente garantito ai familiari di una vittima di una strage, era ed è sicuramente posto in rapporto di assoluta causalità con il "**danno risarcibile**" vantato nei confronti di chi tale verità ha negato, di chi tale realtà ha contraffatto, di chi tali fatti ha deformato.

Questa Corte, con apposita Ordinanza, ha fatto propria tale impostazione e, disattendendo le speranze degli Imputati, ha dichiarato le costituite Parti Civili legittimatrici di un diritto leso e, quindi, meritevole di tutela: quello alla "chance" perduta, quello alla verità dovuta.

Ma c'è un altro diritto che è stato leso dal comportamento degli odierni Imputati; si rimane, ovviamente, nell'alveo delle situazioni tutelabili in capo alle Parti Civili private, perché numerosi altri possono essere i diritti e gli interessi offesi. E' il c.d. "*diritto di non soffrire*", di non patire quotidianamente la violenza dei contestati capi d'imputazione, nel loro evolversi e perpetrarsi con una continuità così crudele ed incessante.

Ed allora, dal diritto vantato emerge ulteriore danno, anch'esso meritevole di tutela risarcitoria, che è trasudato con estrema chiarezza e limpidezza dal contenuto delle deposizioni di alcune Parti Civili che sono state ascoltate in questo Dibattimento; è il **danno esistenziale**, di chi ha dovuto subire una continua mortificazione, di chi ha dovuto risepellire e poi ancora dissepellire il ricordo dei propri cari ogni volta che una nuova notizia trapelava, ogni volta che tale notizia veniva smentita, ogni volta che un nuovo elemento del povero aereo veniva tirato fuori dal proprio oblio. E' anche il **danno esistenziale** che è stato accolto ai parenti delle vittime, un danno autonomo rispetto a quello arrecato dalla perdita di "chance" che, come detto, ci ha permesso di essere qui adesso a parlare. Ma comunque un ulteriore danno concreto, effettivo, logico al punto da essere addirittura scontato, ma non per questo carente di tutela risarcitoria.

Per danno esistenziale si intende l'insieme di ripercussioni relazionali negative incidenti sulle condizioni di vita e sulla qualità dell'esistenza, subite da un soggetto per effetto dell'altrui fatto illecito. Il danno esistenziale riguarda, quindi, un'autonoma categoria di danni non patrimoniali, riguardanti i risvolti personali ed esistenziali di qualunque genere di illecito. Non è un *danno patrimoniale*, e sicuramente si distingue dal *danno biologico* e dal *danno morale*.

Quest'ultimo, il **danno morale**, nel caso che ci occupa appare talmente manifesto da non meritare altro se non un lapidario richiamo: c'è, è insito nel contestato reato e nelle sue ripercussioni sulla prostrazione dell'animo dei

familiari delle vittime, costituisce l'angoscia dello spirito insito nella condizione di un parente orfano di congiunto. Ma si distingue da quello esistenziale perché le ripercussioni negative in cui quest'ultimo sono manifestate sul piano concreto, essendo perciò suscettibili di precise verifiche, si differenziano così dalle sofferenze e dai dolori di carattere spirituale tipici del danno morale.

La nuova categoria risarcitoria presenterebbe pertanto una fisionomia distinta rispetto ai classici paradigmi del danno morale e sicuramente si differenzia dal **danno patrimoniale** il quale, costituendo *deminutio patrimonii* (laddove il danno esistenziale è un pregiudizio di carattere non reddituale) trova precisi riferimenti nel c.d. **danno biologico**. Quest'ultimo, a sua volta, trova e deve trovare preciso riscontro sul piano medico-legale ed essere inquadrabile in una precisa patologia; il danno esistenziale, a differenza di ciò e come somma di ripercussioni relazionali di segno negativo, è una modificazione *in pejus* della personalità del lesso, che non coinvolge il bene salute, una ripercussione che non ha – quindi – riflessi negativi sul patrimonio o sul piano strettamente biologico.

Ma è pur sempre un danno, un danno ingiusto, una lesione meritoria di riconoscimento, viene mutuata dalle norme di tutela costituzionale sulla dignità dell'uomo e, ancorché sia legata a diritti non aventi natura squisitamente economica, postula senz'altro una autonoma tutela ed una distinta propria quantificazione (@). Si sostanzia, quasi amalgamandosi con il danno morale, in quella lunga ed estenuante – oltre che vana – attesa che, come la storia di questa vicenda ci spiega, si è perpetrata così a lungo da rendere così tanto speciale anche questo processo al punto tale da fargli assumere un nome che non gli è proprio.

Dover attendere il risultato delle perizie, subirne le diverse e contrastanti interpretazioni, dovere accettare una ipotesi dopo l'altra e poi la smentita dell'ultima, dover accettare di poter soltanto immaginare quell'esplosione, quella caduta in mare, quella morte inevitabile, dovere accettare che le dichiarazioni non potessero essere smentite dai fatti, perché gli atti che raccontano i fatti non ci sono più, sono spariti e distrutti, secondo regole insensate coperte dalle scadenze di routine, come se la verità avesse un termine necessario, un limite di tempo marcato dalla burocrazia amministrativa.

Dovere continuamente assistere al balletto dei potenti, comandanti e militari, politici e indagatori, dover accettare le menzogne ed i depistaggi, i dinieghi e gli occultamenti, dovere lottare per avere verità, dovere aspettare per capire che l'unica possibile ragione della perdita del proprio congiunto era racchiusa nella propria immaginazione, perché null'altro e nessun'altro aveva il coraggio di dire la verità. Dovere incessantemente inseguire ogni più piccolo pezzo di quell'aereo, per capire per giustificare per quietarsi, infine, sconfitti.

Questo è danno alla persona, quella stessa persona i cui diritti sono tutelati dalla legge delle leggi e dalla volontà divina, per chi – in questo caso – ha ancora il coraggio di credere. Questo è “danno all’esistenza”.

LA QUALIFICAZIONE DEL REATO DI ATTENTATO

Si è già accennato alla “qualificazione” del Processo in rapporto alle aspettative della Parti. Un Processo per “strage” non è, sicuramente; in ciò siamo tutti d’accordo. Un processo per “reati comuni” non lo è lo stesso, poiché di una “strage” – comunque – vengono nascosti esecutori e motivazioni e per una “strage” vengono commessi i comportamenti illeciti degli Imputati.

La gravità del reato contestato, lungi dal poter essere ridimensionata da dichiarazioni minimaliste, sta appunto nel contesto che si è voluto mascherare e dissimulare: la “strage” c’è, vi è stata, 81 persone sono state uccise senza dar loro alcuna speranza, 23 anni sono dovuti passare per giungere ad una possibile conclusione giudiziaria.

Qui, adesso, si dovrà chiarire la “qualificazione” del reato, cercando – per quanto possibile – di rimanere nell’alveo dei fatti realmente accaduti e delle conseguenze che tali fatti hanno comportato in ordine alla lesione dei diritti giuridicamente tutelabili.

Dei numerosi imputati originari, tutti membri dell’AM, a causa dello stralcio delle diverse posizioni e della necessità di procedere per la maggior parte di questi col nuovo rito, sono rimasti a tutt’oggi di fronte la III sezione della Corte d’Assise di Roma solo quattro generali rappresentanti i vertici dell’Aeronautica a partire dal 1980, anno della tragedia.

BARTOLUCCI Lamberto, FERRI Franco, MELILLO Corrado, TASCIO Zeno, sono accusati del *delitto di cui agli 289 C.P. e 77 C.P. militare di pace, perché, in concorso tra loro e con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, impedivano l’esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera concernenti il disastro aereo del DC9 Itavia, in quanto - dopo aver omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aereonaviganti statunitensi a partire dal 27 giugno 1980, l’ipotesi di un’esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dei tracciati radar di Fiumicino/ Ciampino, nonché l’emergenza di circostanze di fatto non conciliabili con la caduta del MIG Libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 Luglio 1980, abusando del proprio ufficio fornivano alle Autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate - tra l’altro escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei e affermando che non era stato possibile esaminare i dati dei radar di*

Fiumicino/Ciampino perché in possesso esclusivo della Magistratura - anche tramite la predisposizione di informazioni scritte.

In Roma in epoca successiva e prossima al 27 giugno 1980.

E' opportuno premettere anche alcune brevi considerazioni di carattere tecnico/giuridico sulla natura e la struttura dei reati oggetto dell' imputazione.

Come risaputo, il delitto di cui all'art 289 CP, cioè l'**attentato agli organi costituzionali**, come tutti i delitti di attentato, presenta una particolare struttura che lo qualifica come reato a consumazione anticipata: in pratica il legislatore nel tutelare beni di primaria importanza quali, nella specie, la libertà di esercizio delle attribuzioni o prerogative del Governo della Repubblica, punisce chiunque con la propria condotta mette in pericolo questi sommi valori, ma non richiede ai fini della consumazione del reato che venga conseguito il risultato avuto di mira. Si tratta quindi di un **reato di pericolo** in cui l'evento naturalistico coincide con la mera esposizione a pericolo del bene-interesse protetto dalla norma penale. Non di meno secondo un consolidato orientamento giurisprudenziale, sulla scorta di una assimilazione interpretativa tra delitti di attentato e tentativo, si richiede ai fini della configurabilità dei reati in questione l'ulteriore requisito (non scritto) della *idoneità* della condotta.

Gli atti posti in essere dall'agente oltre che *univoci*, ossia orientati verso un determinato fine, devono essere *idonei*, cioè devono esprimere quella potenzialità offensiva o pericolosità della condotta che va valutata secondo il noto criterio della prognosi postuma.

Il termine *attentato* usato dal legislatore nel delitto in esame va inteso nel significato di una condotta umana che susciti il concetto dell'intrapreso attacco contro una situazione di fatto, un assetto, un ordine considerato dalla coscienza sociale come della massima importanza.

In particolare la fattispecie criminosa in oggetto tutela l'esercizio concreto delle prerogative, delle attribuzioni, delle funzioni che la legge conferisce agli organi costituzionali dello Stato. La tutela penale riguarda tutte le funzioni dei predetti organi, nessuna esclusa. La condotta incriminata è articolata in due ipotesi diversamente sanzionate: l'**impedimento** e la **turbativa** delle funzioni. Secondo Autorevole dottrina (*Fiandaca- Musco parte speciale pag.15*). *"Nel concetto di impedimento è compresa non soltanto la creazione di ostacoli che rendano impossibile il materiale esercizio delle prerogative, attribuzioni, funzioni, ma altresì ogni coazione, anche pratica, esercitata sui vari organi per ottenere un esercizio diverso dal dovuto, e comunque non conforme alla volontà dell'organo". "Il turbamento è, invece, effetto di intromissioni che, pur non impedendo l'esercizio delle funzioni ecc., ne ostacolano tuttavia lo svolgimento alterando così le regole che devono presiedere all'espletamento di compiti tanto impegnativi ed elevati"*

Il **dolo** della fattispecie è **generico** e non specifico (come pure da altra parte si sostiene) e consiste nella coscienza e volontà del fatto descritto dalla norma

(FIANDACA-MUSCO già citato). Secondo la tesi preferibile (GALLO Digesto Vol I pag. 354) la norma incriminatrice esige soltanto che il dolo investa tutti gli elementi del fatto tipico. Non vi è alcuno scopo ulteriore che non trovi riscontro nella fattispecie obbiettiva, proprio perché il piano stesso della fattispecie obbiettiva è costruito con quella certa proiezione del fatto verso un dato risultato: e l'elemento psicologico lo investe tutto così com'è. L'equivoco in cui incade chi definisce "specifico" il dolo dell'attentato è dovuto alla particolare struttura di questa fattispecie che mette in evidenza quella divergenza tra forma ed intenzione che può trarre in inganno. Sennonché, qui la realizzazione dello scopo fissato dalla legge - in vista del quale l'agente compie l'azione - trova perfetto riscontro sul piano della fattispecie obbiettiva, giacché è lo stesso risultato cui tende la condotta verso cui, cioè, è proiettato tutto il fatto attentante. Il dolo, perciò, investe questa stessa proiezione aderendo integralmente a tutto lo sviluppo del piano oggettivo.

In estrema sintesi, l'oggetto della prova ai fini dell'accertamento della responsabilità per i reati contestati riguarda: A) la condotta (idonea) degli imputati, B) l'evento di pericolo, C) il dolo, D) il nesso di causalità tra la condotta e l'evento.

Dal punto di vista strettamente processuale la ricostruzione dello scenario storico-politico in cui si svolsero gli avvenimenti e dei rapporti allora esistenti tra vertici degli apparati militari, servizi segreti e organi politici, nonché la stessa ricostruzione delle cause che hanno determinato la caduta dell'aereo Itavia 740 rivestono un ruolo fondamentale per comprendere il **movente** (o i molteplici moventi), che ha spinto gli odierni imputati a perpetrare, o a far perpetrare, la lunga serie di omissioni, inesattezze, falsità e depistaggi ad essi a vario titolo contestabili.

- A) quanto alle **condotte**, rilevano tanto le condotte attive quanto (e in particolar modo) quelle omissive poste in essere dagli imputati, già al momento della scomparsa del velivolo ITAVIA Itigi dai cieli di Ustica e successivamente nei vari siti radar come è emerso nel corso di questo dibattito.
- B) **L'evento** di pericolo per gli organi Costituzionali causato dalle suddette condotte è coinciso con l'impedimento delle prerogative politiche delle nostre istituzioni democratiche, sia per quanto riguarda la politica interna che le relazioni diplomatiche ed internazionali. E' infatti evidente che senza gli ostacoli che sono stati in vario modo frapposti all'accertamento delle vere cause dell'incidente di Ustica, gli organi competenti avrebbero potuto fare chiarezza su una vicenda intricata ed estremamente pericolosa per la stabilità e la pace della nostra Nazione. Ciò avrebbe consentito al nostro Governo di adottare le misure che sarebbero state ritenute opportune, anche nei confronti di altri Stati eventuali responsabili;
- C) Quanto al **dolo** accertabile in capo ai singoli imputati questo emerge in modo evidente dal modo in cui gli stessi hanno agito e dalle richiamate omissioni, falsità e depistaggi ad essi in vario modo attribuibili e posti in

essere con la coscienza e volontà di nascondere agli organi inquirenti e all'intera Nazione fatti rilevanti a loro conoscenza. Ciò con l'ulteriore consapevolezza ed intenzione di anteporre il Potere militare agli altri organi dello Stato nella convinzione (o presunzione) di gestire tutta la vicenda a livello militare e tra militari, mettendo in pericolo con tale comportamento ostruzionistico la stessa esistenza ed il funzionamento dello Stato democratico.

- D) Infine il **nesso di causalità**: nella specie caratterizzato prevalentemente dal carattere dell'omissività del reato posto in essere, va determinato in base a quella che si usa definire "*relazione ipotetica*". Nel reato omissivo, infatti, la causalità non potrà configurarsi come causalità reale bensì come causalità ipotetica, volta ad accertare se ed in che modo l'eventuale compimento dell'azione dovuta avrebbe inciso sul corso degli accadimenti e se sarebbe stato idoneo ad impedire il fatto-reato con una probabilità soltanto vicina alla certezza (Cfr. Cassazione Pen.Sez.IV, 19.01.99 N.2440 – Cass.Pen.Sez.IV, 18.02.1998 N.3131). In tal senso è dato rilevare un uniforme convergenza tanto della Dottrina dominante¹ che dalla giurisprudenza² (@).

AVVOCATURA DELLO STATO: PARTE CIVILE O RESPONSABILE CIVILE?

Una delle questioni preliminari che si sono poste durante gli atti introduttivi per effetto delle eccezioni sollevate dall'Avvocatura dello Stato e dalle difese degli imputati, riguardava il problema della contemporanea presenza, nell'ambito di questo processo, della parte pubblica-Avvocatura dello Stato, sia come parte civile sia come responsabile civile. La Corte, in apposita Ordinanza, ha già risolto il problema ma sarà il caso di precisare ancora la questione.

L'antinomia benché apparente può in realtà considerarsi solo virtuale, poiché alla dualità di parti processuali corrisponde invero una dualità di posizioni giuridiche a causa dello sdoppiamento della figura dello Stato, che si presenta in questo processo ora come parte lesa nelle sue prerogative politiche e costituzionali ora, a causa del nesso di immedesimazione organica tra l'istituzione e i suoi vertici, come apparato deviato, capace di sovrapporsi arbitrariamente alle istituzioni democratiche straripando dalle sue originarie attribuzioni. Di qui anche la doppia sfera di legittimazione dell'Avvocatura, sia attiva come Presidenza del Consiglio dei Ministri, in rappresentanza dello Stato istituzione o dello Stato comunità leso nei suoi diritti ed interessi primari (in primis l'interesse all'autoconservazione che viene minacciato da un attentato agli organi Costituzionali), sia passiva come Ministero della Difesa attraverso i suoi vertici ed in particolare tramite lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, cui si debbono attribuire le principali responsabilità commissive ed omissive.

¹ M.ROMANO "*Commentario sistematico al Codice Penale*", Milano 1997, 326 ss – G.MANTOVANI "*Diritto Penale*", cit.186 ss. – A.PAGLIARO "*Principi di diritto penale*", Milano, 1987 376 ss.

² Per tutti, Cassazione Penale Sez.IV, 06.12.1990 n.4793.

Come insegna autorevole dottrina (Martinez, manuale di diritto Costituzionale pag.182 e ss.) il termine "Stato" può essere assunto nel linguaggio giuridico in diversi significati:

- a) Stato é innanzitutto lo *Stato-istituzione* quale corpo sociale organizzato con proprie caratteristiche e propri elementi costitutivi tra cui in il territorio, il popolo, la sovranità. E' questo, appunto, lo Stato istituzione o Stato ordinamento che la nostra Costituzione designa più spesso col termine di "Repubblica".
- b) In un secondo significato il termine Stato designa l'apparato autoritario, vale a dire quel complesso di autorità (e la relativa organizzazione) cui l'ordinamento attribuisce formalmente il potere di emanare e portare ad esecuzione le norme ed i comandi mediante i quali lo Stato fa valere la sua supremazia. Allo Stato così inteso che possiamo definire Stato apparato o Stato governo l'ordinamento può conferire la personalità giuridica, ed allora sarà anche definito Stato- soggetto o Stato persona; esso è sottoposto al pari degli altri soggetti al diritto (principio dello Stato di Diritto) ed è quindi titolare di posizioni attive e passive nei confronti dei cittadini e degli altri soggetti pubblici e privati.
- c) Infine si suole riconoscere una terza accezione al termine Stato, come *Stato - comunità* o comunità statale o società civile, la quale è costituita dall'insieme dei governati sottoposti al potere di supremazia dello Stato apparato e che è principalmente destinataria di comandi, ma che negli ordinamenti democratici partecipa in vario modo anche alla formazione degli stessi.

Ciò premesso, va pertanto respinta la richiesta di estromissione del Responsabile Civile presentata dall'Avvocatura sul presupposto della incompatibilità logica e giuridica tra parte civile e responsabile civile. Le due posizioni non risultano affatto in antitesi a causa della già evidenziata pluralità di forme in cui lo Stato può considerarsi a seconda del contesto di riferimento e della natura degli interessi lesi che appare varia e differenziata. Oltre all'interesse pubblico e costituzionale, risulta infatti lesa dalle condotte illecite poste in essere dagli odierni imputati , anche il diritto dei singoli e dell'intera comunità statale.

D'altra parte la responsabilità civile dello Stato (Ministero della Difesa) per i danni subiti dai familiari delle vittime, costituitesi come parti civili in questo processo (danni patrimoniali e morali e/o esistenziali), deriva dalla stessa norma costituzionale che ha posto il principio di responsabilità diretta dell'Amministrazione per gli illeciti posti in essere dai suoi funzionari. Ai sensi dell'art. 28 Cost: "*I funzionari e i dipendenti dello Stato e degli enti pubblici sono direttamente responsabili, secondo le leggi penali civili ed amministrative, degli atti compiuti in violazione dei diritti. In tali casi la responsabilità civile si estende allo Stato e agli enti pubblici*"

Questa norma applica la regola dell'*immedesimazione organica* del funzionario nell'apparato amministrativo essendo proprio quest'ultimo con la sua struttura e con la sua organizzazione a concorrere fattivamente alla realizzazione dell'illecito. Secondo la concorde opinione di dottrina e giurisprudenza, non si richiede in proposito l' accertamento di un rapporto di causalità tra l'illecito del dipendente e la funzione svolta, reputandosi sufficiente la ricorrenza di un *rapporto di necessaria occasionalità* , in quanto può ritenersi sufficiente, ai fini della imputazione diretta all'amministrazione, che lo svolgimento dei compiti da essa demandati al dipendente abbia costituito l'occasione imprescindibile della perpetrazione dell'illecito. La giurisprudenza (C. Cass. n. 3959/1975) ha pienamente avallato questo orientamento, precisando che anche il comportamento doloso e, talora, quello integrante di per se reato, tenuti dal dipendente non valgono ad interrompere il nesso di necessaria occasionalità, quando si accerti che non abbiano pregiudicato la realizzazione dello scopo pubblico programmato.

Solo nelle ipotesi in cui il dipendente abbia agito per un fine esclusivamente egoistico e privato (per ciò solo incompatibile con il fine pubblico) ovvero anche pubblico, ma non rientrante nelle funzioni o nelle finalità istituzionali dell'ente, viene meno il nesso di occasionalità. Su questo punto, dunque si pongono i maggiori problemi interpretativi e di conseguenza vengono mosse le principali eccezioni da parte del responsabile civile, dubbi ed eccezioni che comunque vanno del tutto fugati tenendo presente le peculiarità della fattispecie illecita considerata.

Innanzitutto bisogna considerare la molteplicità e varietà dei comportamenti illeciti che a vario titolo hanno contribuito a produrre gli effetti dannosi di cui si dirà in seguito. Trattasi di una varietà di fatti dolosi ed insieme colposi non riconducibili ad unità quanto all'elemento psicologico a causa della complessità delle relazioni e dei comportamenti tenuti dai vertici dell'AM.

Quanto alle condotte negligenti esse hanno evidenziato l'esistenza di una colpa di apparato o colpa di organizzazione, individuabile nel mancato rispetto dei principi generali di buon andamento, trasparenza, correttezza, affidamento che devono sorreggere l'azione amministrativa. Tali condotte per lo più omissive od inerti e comunque ascrivibili a colpa, hanno in vario modo impedito l'accertamento dei fatti relativi al disastro di Ustica, in una vicenda che per la delicatezza delle implicazioni politiche internazionali e soprattutto, per la morte delle 81 vittime innocenti, avrebbe senz'altro meritato ben altro spirito collaborativo ed impegno concreto da parte delle Autorità militari che avevano il controllo della difesa aerea.

In secondo luogo, quanto ai comportamenti dolosi integranti il reato di attentato agli organi costituzionali, la loro incidenza è stata tale da determinare l'insorgere di un potere (quello esecutivo- militare) nei confronti degli altri, con conseguente minaccia al corretto funzionamento degli organi costituzionali e delle istituzioni democratiche. Si può forse parlare di comportamento al di fuori del quadro istituzionale (al fine di escludere la ricorrenza del nesso di

necessaria occasionalità), allorché la stessa istituzione militare, attraverso i suoi vertici, abbia deviato dai suoi fini normali straripando dalle proprie attribuzioni per invadere quelle degli organi politici? Può forse dirsi che gli imputati abbiano agito per un fine egoistico o privato, quando lo stesso potere militare, erettosi a sovrano, ha impedito le determinazioni di politica internazionale di competenza del Governo e del Parlamento ed ha invaso la sfera delle relazioni diplomatiche riservata agli organi politici degli Stati? Non è piuttosto configurabile secondo il chiaro dettame della Costituzione, come a Noi sembra, proprio una responsabilità dell' intero apparato militare e quindi in pratica dello Stato-apparato-SMA?

Anche in questo caso, dunque, bisogna ritenere che l'elemento soggettivo del reato addebitato non sia elemento idoneo ad interrompere il nesso di occasionalità poiché, nella fattispecie considerata, questo esprime una finalità o tensione che non è propria solo dell'agente, ma si imprime alla stessa istituzione deviata, la quale obbedisce al volere dei suoi vertici. Proprio la posizione apicale degli odierni imputati nell'ambito dell'apparato militare di riferimento, evidenzia in modo piuttosto chiaro il meccanismo della immedesimazione organica, dove la volontà dell' ente si esprime attraverso la volontà dell'organo, mentre gli atti dell'organo vengono riferiti all'ente.

Questo meccanismo, nonostante si sia poi pervenuti al conseguimento di risultati aberranti attraverso il perseguimento di fini devianti da parte dei vertici dello SMA, accusati di alto tradimento, fa sì che si possa nella fattispecie rinvenire non tanto un nesso di necessaria occasionalità ma di vera e propria *causalità*, tra la funzione ricoperta dagli imputati e gli illeciti posti in essere, con conseguente responsabilità diretta dell'ente ai sensi dell'art 28 Cost.

IL FATTO

UN ACCENNO ALLO SVILUPPO CRONOLOGICO E CRITICO DEGLI EVENTI LEGATI ALLA STRAGE DI USTICA

Il giorno della tragedia di Ustica erano sicuramente in corso dei voli aerei militari, in assetto operativo, oltre che esercitazioni militari aero-navali nel medio e basso mar Tirreno. Ciò si deduce facilmente da una serie di considerazioni tra di loro concatenate:

- le dichiarazioni dei radaristi di Ciampino (che dicono di aver visto "razzolamenti" sugli schermi radar),
- il comportamento del controllo aereo civile (che chiama l'Ambasciata Americana e si allarma sin da subito),
- la presenza di documentazione radaristica (che certifica la presenza di voli non identificati),
- l'esistenza di Notam (che attestano la presenza di esercitazioni a fuoco a Capo Teulada, non distante dal luogo del disastro),
- le risultanze delle registrazioni foniche delle telefonate intercorse tra i vari siti radar e militari.

Non sono certo elementi da sottovalutare, nella necessaria ricostruzione del fatto. A Ciampino i testi hanno confermato quanto rilevato sugli schermi radar; e sempre Ciampino contatta l'Ambasciata Americana certamente per verificare la prima preoccupazione nata nel sito: la collisione, il possibile scontro con qualche "pollaccione", il dubbio di una pesante responsabilità nei confronti del controllo, a quel tempo militare, dei voli civili. Vedremo tutto quanto in dettaglio nel successivo capitolo dedicato a Ciampino.

Per quanto riguarda, poi, la documentazione radaristica si deve subito sottolineare che già il Telex di Martina Franca (della sera del 28.06.80) riporta una traccia non identificata che scende sulla stessa rotta del DC9 e che riporta orari riferibili al periodo dell'incidente. In più la traccia con cui veniva contrassegnato il DC9 era identificata nella LK477 che – avvistata da Licola – era già la sera del 27 giugno definita come inesistente ("*un regalo del Nadge*" come disse Patroni Griffi). Ancora – così come ampiamente emerso durante il Dibattimento - sui tracciati di Ciampino scorrevano numerosissime tracce di solo primario, non identificate (PR1, PR2, PR3, ecc...), che nell'immediatezza del fatto non potevano non far pensare alla concomitante ed attigua presenza di aerei in assetto operativo.

In relazione al citato Notam (@), che prevedeva una esercitazione militare con missili sino ad una gittata di 50.000 piedi, si può adesso essere più precisi: nei giorni 26 e 27 giugno si è svolta nelle acque del poligono di Teulada (sulla costa orientale della Sardegna) un'esercitazione di tiri sino a 50.000 piedi di altitudine (di artiglieria navale) con la partecipazione delle seguenti unità:

caccia lanciamissili Arditto, Audace, Impavido; caccia Impetuoso e Indomito; caccia Guèpratie e corvetta Drogou della marina francese. Concorrevano all'esercitazione anche le fregate Bergamini e Centauro.

Infine, per quanto riguarda le risultanze delle registrazioni foniche delle telefonate intercorse tra i vari siti radar e militari, non par dubbio alcuno che sin dai primi attimi del disastro l'Aeronautica Militare Italiana avesse acquisito la consapevolezza che non si era trattato di un incidente normale ma di una più strana vicenda, di un evento del tutto inconsueto, atipico e nello stesso tempo preoccupante. La riprova della cosciente inconsuetudine del disastro sta nella valutazione comparativa di ciò che fecero i nostri controllori della spazio aereo in rapporto, proprio, ad un altro evento (seppur di più limitate dimensioni) che si stava consumando in contemporanea sui cieli italiani; un altro aereo era, infatti, precipitato a Capo Gabbiano - nelle vicinanze dell'Isola d'Elba - ma nessuno trattò la vicenda come fu fatto per il DC9 Itavia, nessuno parlò di collisione, nessuno comunicò la notizia al COP e nessuno chiamò l'Ambasciata Americana (@). Eppure quel piccolo aereo era stato sotto il controllo radar di Ciampino, che lo aveva seguito e che si era preoccupato delle operazioni di soccorso (@). A queste considerazioni non si oppongono, ovviamente, quelle relative alla "quantificazione" del disastro in rapporto al numero di decessi; non era certamente l'emotività una delle prerogative caratteristiche dei nostri comandanti dell'Aeronautica.

Il basso mar Tirreno, a quell'ora di sera del 27 giugno del 1980, presentava quindi una situazione complessa, con navi lanciamissili impegnate in navigazione, con aerei militari in assetto operativo a transponder spento. Dalla Corsica erano decollate diverse coppie di aerei militari, in assetto operativo, ed avevano continuato almeno sino alle 22,00 di sera (@).

E' una realtà, chiara e semplice, che non può certamente essere negata da nessuno, e che non può più essere certamente mistificata da chi aveva – allora - il potere di far sparire e di far ricomparire a proprio piacere.

Nel contesto testé definito, si inseriscono le posizioni degli Alti Ufficiali adesso imputati nel presente Processo. Erano loro, infatti, i necessari destinatari di ogni informazione utile alla comprensione dell'evento, perché erano proprio loro i responsabili del nostro spazio aereo, i massimi tutori della sicurezza dei cieli italiani. Ed erano loro, Bartolucci ed altri, ad essere gli unici che avrebbero potuto direttamente dialogare con le forze militari americane, Nato e dei paesi collaboranti. Erano loro i capi. Erano loro i gerenti. Ed erano loro i responsabili. Ed a chi si sarebbero dovute trasfondere certe informazioni, se non proprio a loro?

Ebbene, i nostri Imputati, adesso, confortati dalla assoluta consapevolezza che nulla e nessuno possa più smentirli, assumono una posizione incomprensibile per chi abbia un minimo di coscienza critica ed umana; loro ci dicono, con estrema semplicità e laconicità, di aver ricevuto l'informazione e di non aver fatto altro; magari specificano di aver richiesto assicurazioni affinché i soccorsi

partissero e, nonostante l'ammissione di una consapevolezza sul pericolo di una collisione, chiudono quei telefoni e vanno a dormire, lasciano che un semplice maresciallo faccia il proprio dovere chiamando perfino un'Ambasciata, e loro si coricano sereni e serafici nel loro comodo lettuccio.

Non si agitano, i nostri Generali, non mostrano un benché minimo sussulto, non sentono la più piccola necessità di attivarsi pur nella già citata consapevolezza che una collisione possa essere stata la causa del disastro.

I nostri Capi sono persone pacifiche e disinteressate, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana è un "*organo di mero coordinamento*", secondo la legge, non si occupa d'altro, non ha responsabilità d'altro.

Bartolucci Lamberto non ricorda da chi fu avvisato, la sera del 27 giugno del 1980; sicuramente una telefonata, a casa sua, lo informa della scomparsa di un DC9 dell'Itavia e Lui, massimo capo di tutto il sistema, si limita a richiedere quanto segue: "*Guardate se tutti i nostri aeroplani sono a terra!*". Null'altro. "*E' finita lì, è stata una telefonata rapida e non ho parlato con altri*".

Ecco il Capo, da lui dipendono tutti i sistemi di sicurezza, di controllo, di intervento e di soccorso aereo; il Capo non ha bisogno di altre informazioni e non può far altro che andare a dormire. Domani si vedrà.

Nel frattempo, il Sottocapo, e cioè colui che dovrebbe eventualmente supplire il Capo in ogni operazione, riceve anch'esso l'informazione ma non ricorda neanche quando, se la sera o la mattina. In ogni caso, se ne ricevette notizia la sera, non ne fa nulla, non si attiva e anch'egli va a dormire pacatamente.

Vi è in quanto appena esposto qualcosa che non vada. Si sente già da subito, risulta palpabile per intuizione: ci si chiede, e viene talmente naturale da sembrare scontato, come possano aver agito con tale semplicioneria i nostri Capi dello Stato Maggiore alla notizia di un così grave episodio pur avendo avuto – per loro stessa ammissione – la primaria consapevolezza che un tale disastro poteva benissimo essersi consumato per una collisione in volo con qualche aereo militare. Certo non potevano sapere quale aereo, di quale nazionalità, ma va da se che se di aereo italiano si fosse trattato ne avrebbero certamente acquisito l'informazione nella serata stessa; già, perché non soltanto gli aerei civili hanno la c.d. "autonomia di volo" ma anche i militari ce l'hanno, ed anche i militari devono atterrare prima o poi in aeroporto. E se non atterrano si attivano le procedure di allarme, così come per gli aerei civili. Nessuna differenza.

Così la mattina successiva, di buon'ora ma sempre all'orario ordinario, alle 8 circa, il Capo ed il Sottocapo si incontrano in ufficio e, come è nel loro costume, affrontano finalmente il problema con la calma che gli è propria; il Capo sentenzia: "*Vorrei saperne di più*". Ed allora arriva il Gen.Melillo, anch'egli un Capo, di minor rango però, soltanto del 3° Reparto. Melillo aveva già ricevuto la notizia la sera stessa dell'evento, ma già ne aveva dimenticato

l'interlocutore. Ma il Gen.Melillo, questa volta, si attiva immediatamente per poter esaudire il desiderio espresso dal Capo; così chiama tutti gli enti della Difesa Aerea e del Traffico interessati alla rotta del velivolo scomparso e chiama anche enti militari Nato. Ovviamente non c'è tempo neanche per un appunto scritto, sono solo informative telefoniche, la prassi e la procedura – per questa volta – può essere ben tralasciata ed i registri di protocollo rimarranno in bianco.

Il Gen.Melillo, che per scrupolo insiste a definire il suo operato una mera "verifica", con ciò tentando di disattendere le illusioni di chi vorrebbe interpretare tali operazioni come una vera e propria "indagine", richiede al 3° Roc i dati dei tracciamenti radar relativi alla notte precedente ed il Roc, con il messaggio SOC/A/0215/NC, trasmette quanto richiestogli; ma tali dati, pur avendo il 3° Reparto un settore particolarmente specializzato nell'analisi dei dati radar, non vengono visti da Melillo né dai suoi dipendenti. Melillo riferisce che tali dati furono esaminati dall'ITAV e, così facendo ed anche in ciò, si defila dalle sue eventuali responsabilità.

Melillo, inoltre, riceve un altro importante documento; è il telex di Cincusnaveur che escluderebbe la presenza di voli militari Nato nelle vicinanze del DC9 la sera del 27 giugno 1980. Tale Telex Melillo lo trova sulla propria scrivania, in fotocopia e con l'assoluta assenza - tra i destinatari - di enti militari italiani di sorta; e non si preoccupa nemmeno di verificarne l'autenticità, la provenienza e la genuinità. Lo porta a Ferri il quale lo dà a Bartolucci che ne informa il Ministro il quale doveva riferire in Senato.

Così l'8 luglio del 1980 il Ministro Formica riferisce al Senato e la questione appare conclusa: nessuna collisione, nessuna presenza di aerei militari nelle vicinanze, nessuna traccia sconosciuta, nessuna esercitazione. Tutto è sistemato.

Ma cosa era successo, esattamente, la notte del 27 giugno del 1980? Cosa avevano fatto i nostri militari per comprendere le cause del sinistro? Come si erano comportati i vari radaristi, gli addetti al controllo, i responsabili di sala e di reparto, i semplici avieri ed i comandanti di settore?

Analizzeremo, sempre con la dovuta sintesi:

- 1) Le varie situazioni rilevanti, suddivise per localizzazione e rapportate alle dichiarazioni dei soggetti che parteciparono alla formazione dei fatti; in tale sede procederemo alla enunciazione di quanto avremmo dovuto e potuto ritrovare e di cosa è stato effettivamente reperito.
- 2) I canali informativi attraverso cui le informazioni viaggiavano nell'ambito dell'organizzazione subordinata all'Aeronautica Militare di allora.
- 3) Daremo un veloce sguardo ai risultati peritali posti in confronto anche con le conclusioni di indagine tecnica predisposte dai Consulenti di Parte Civile.

- 4) Faremo un breve esame degli elementi di prova acquisiti e del perché tali dati siano - alla fine - risultati inidonei per la prosecuzione dell'indagine relativa al reato di strage.
- 5) Concluderemo, infine, con una valutazione critica dei comportamenti illeciti posti in essere dagli Imputati ed oggetto del capo di imputazione.

I SITI RADAR

L'Italia, nel 1980, fa parte della Nato ed è geograficamente collocata, nel complesso sistema difensivo militare, in un'area strategicamente fondamentale: da un lato, ad Est, la Jugoslavia di Tito ed i paesi del Patto di Varsavia, a Sud la Libia di Gheddafi, tutto intorno il Mar Mediterraneo, area di indiscutibile importanza militare. Quindi, proprio per tale peculiare posizione, la regione aerea italiana gode delle più alte responsabilità sia in ordine alle esigenze di tipo informativo sia in relazione alle necessità di intercettazione contro eventuali attacchi e/o inserimenti non autorizzati. L'aeronautica Militare italiana, ente gestore dello spazio aereo italiano, ha tutta la responsabilità della regione aerea e, pertanto, viene dotata di un complesso sistema radaristico integrato nel c.d. *NADGE* che permette il controllo integrato di tutto lo spazio aereo potendo i vari siti radar, appunto, interagire tra di loro passandosi le informazioni attraverso il c.d. *cross tell*; si era creata, in sostanza, una vera e propria sorta di "rete" con la quale era possibile intercettare, seguire e controllare ogni singola traccia radar.

I siti radar militari che la notte del 27.06.1980 furono in diversa misura interessati alla vicenda del Dc9Itavia erano i seguenti: **Monte Venda, Poggio Renatico, Poggio Ballone, Potenza Picena, Licola, Marsala, Siracusa, Martina Franca** (che pur non disponendo di un'antenna radar riceveva le tracce radar dagli altri siti dipendenti). Vi era, poi, **Ciampino** che era un sito radar addetto esclusivamente al controllo dei voli civili ma che, all'epoca, veniva sempre gestito dall'A.M..

Non dipendenti dall'A.M., ma ovviamente funzionalmente ed operativamente ad essa collegate, erano poi le varie postazioni mobili minori site nelle varie navi militari italiane e non, che nel Mar Mediterraneo avrebbero dovuto essere numerose ed operative. Tanti occhi, tanti sguardi sul cielo; tante attenzioni.

In questa breve disamina analizzeremo **Marsala, Siracusa, Licola** e **Martina Franca**, centro di raccolta delle informazioni e nucleo responsabile per il soccorso. Termineremo con **Ciampino**, l'occhio civile usato dalla struttura militare aeronautica. Sarà un'analisi breve ed essenziale.

E' doveroso ricordare, con la sintesi che impone l'odierna discussione, che la congiuntura politica internazionale dell'epoca era tra le più delicate dell'intera storia del Globo; ciò comportava, ed anzi doveva comportare, una grande responsabilità in capo all'A.M. italiana che, come detto, operava in trincea nella zona di più estrema frontiera. Tale responsabilità, tra l'altro, doveva essere rendicontata sia nei confronti del Paese sia nei confronti delle forze militari alleate che dovevano continuare a riporre assoluta fiducia nelle capacità dell'A.M..

Una situazione delicata, quindi, cui facevano da contrappeso sicuri ritorni anche in termini di prestigio che i Militari Italiani di allora non disdegnavano

affatto. Elicotteri, aerei ed auto con autista a completa disposizione, scorte e massima libertà di movimento, per l'ambito nazionale; rapporti alla pari con i massimi rappresentanti delle forze armate alleate e numerose cene conviviali, per quello che concerne i rapporti con i paesi esteri. Ed altro ancora, che può ben comprendersi e che non è necessario ripetere o ricordare, per rispetto – questa volta – degli interessi posti in gioco dalle parti rappresentate da questo difensore. Ma tutto questo era potere, autorità incondizionata ed incondizionabile, era disponibilità di spesa senza limiti, era autonomia assoluta, era manifestazione di una status irrinunciabile, a qualsiasi costo, a costo perfino di configgere con gli interessi della Nazione, come quello alla verità.

Nel contesto di tale situazione, che come detto viene soltanto accennata ma che non per questo va sottovalutata, si inserisce la questione dei siti radar italiani che, per dirla in una battuta, altro non erano se non gli occhi del grande gigante Nato. E gli occhi, per essere tali, dovevano ben vedere!

MARSALA (Moro)

Sito radar posto nella Sicilia occidentale, era uno dei fiori all'occhiello del sistema Nadge italiano; tra gli anni '60 ed '80 ricevette contributi per la ristrutturazione e l'ammodernamento per ben 1.150.000 sterline.

Sito "automatizzato", la sera del 27.06.1980 ebbe ad avviare la famosa esercitazione simulata Synadex che, per dirla in breve, consisteva nell'inserimento di una bobina nella consolle del computer al fine di mostrare segnali radar (Plots) sintetizzati agli operatori di sala e, quindi, addestrarli come se si trattasse di una situazione reale. Fino alle 19.04Z (ma in effetti erano le 19,01Z secondo l'orario di Ciampino) vi fu quindi una normale registrazione della situazione radar reale, dalle 19.04Z alle 19.12Z vi fu, invece, un accecamento completo del sistema di registrazione radar per il cambio del nastro e per l'introduzione di quello destinato a registrare esclusivamente l'esercitazione; dalle h. 19.12Z alle 19.22Z il sito svolge l'esercitazione Synadex e dalle 19.22Z alle 19.47Z vi è il famoso "buco" nella registrazione automatica del traffico reale a causa del tempo impiegato per il nuovo cambio del nastro.

Dice qualcuno che tale "buco" è servito invece per poter *"riavvolgere il nastro del traffico reale interrotto alle h.19.04Z ed osservare quanto era stato registrato relativamente all'incidente"*. Ma poco importa, per chi parla, e anzi in tale eventuale manovra non si scorge nulla di illecito, qualora la Synadex si sia veramente svolta. Certo, per l'inserimento del nastro sintetico l'operatore spende circa 8 minuti mentre per togliere il sintetico e ripristinare la visualizzazione della situazione reale ci mette, invece, ben 25 minuti. Il cambio di nastro più lungo della storia! E nonostante che più testi, sentiti sulle questioni tecniche relative alle procedure informatiche necessarie, abbiano confermato che non vi era alcuna differenza tra ogni cambio di nastro. Ma la questione non è questa; la questione è ben altra.

A Marsala il radar, durante l'esercitazione, non veniva spento affatto; veniva solamente disabilitata la registrazione dei plots che continuavano comunque ad apparire sullo schermo radar e che un controllore continuava a seguire con lo sguardo. E tale controllore, la sera del 27 giugno 1980, si chiamava Carico Luciano (@).

Carico risulta un teste di grande spessore, durante il Dibattimento è apparso sincero ed affidabile, mostrando un più che comprensibile nervosismo, ma in ogni caso ha adempiuto alla precisazione di questioni ancora incerte con la dovuta attendibilità.

Coloro che vedono, in Carico, un personaggio improbabile non fanno i conti con la logica delle cose e con la loro stessa orgogliosa competenza tecnica: Ferri stesso ci ha spiegato, infatti, che a sud di Ponza il sito radar di Siracusa non poteva certamente vedere. Ed allora, a dispetto delle considerazioni operative che avrebbero voluto una sorta di staffetta operativa tra Marsala e Siracusa, doveva per forza residuare la necessità di dover comunque controllare il settore ovest del basso Tirreno che, ovviamente, non poteva essere visto se non proprio da Marsala.

Sul piano logico, quindi, Marsala non poteva sospendere la "visione del reale", anche se impegnata in esercitazione. Avrebbe dovuto continuare ad effettuare il controllo seppur omettendone le registrazioni.

Carico era un controllore, un addetto all'identificazione; in particolare – quella sera – avrebbe dovuto raggiungere la postazione "Upa 35" per effettuare la Sinadex ma non lo fece (in effetti non risulta alcuna operazione svolta nel sito alla postazione Upa 35, quella sera in quell'orario).

Ha confermato più volte, ivi compreso nel corso della propria assunzione testimoniale di fronte alla Corte, di aver osservato e seguito il volo di due velivoli che scendevano lungo l'Ambra 13, di aver notato un decadimento di qualità della traccia del DC9, di averne informato il vicino Tenente Giordano, di aver tentato di rianimare la traccia, di aver notato (ancora prima) un sorpasso sul Dc9 effettuato da altro velivolo che viaggiava ad alta velocità, di aver chiamato telefonicamente sia Fiumicino sia Punta Raisi.

Le dichiarazioni di Carico sono indirettamente confermate dalle successive operazioni svolte dal "guida caccia" di Marsala il quale, nella mezzora successiva, svolge interventi di indirizzamento proprio nella zona di perdita del segnale radar del DC9.

Carico, durante la sua ultima deposizione, conferma tutto quanto da sempre sostenuto nei precedenti interrogatori:

- 1) ci dice di essere stato affiancato, verso le nove di sera, alla console dal Maggiore Loi;

- 2) spiega che il compito di un Identificatore era quello di controllo su tutti i voli (civili e militari);
- 3) nonostante il tentativo della Difesa Melillo (che indica in 8.000 “Piedi” e non “Metri” l’altezza del DC9 al momento della perdita di contatto @), non desiste dalle proprie asserzioni dichiarando di non aver riscontrato problemi di interferenza con il monte Erice;
- 4) conferma la preordinazione della Sinadex;
- 5) insiste sulle telefonate da lui effettuate a Fiumicino (Ciampino ndr) ed a Palermo;
- 6) specifica che le identificazioni (friendly, zombie, ecc.) venivano per lo più effettuate sulla base dei piani di volo;
- 7) chiarisce che la traccia LimaGolf 477 non corrisponde probabilmente a quella da lui vista superare il DC9 Itavia ed interpretata come il Boeing dell’Air Malta.

Esaminiamo brevemente la posizione di Carico, unico teste di Marsala – per così dire – loquace. Lo faremo con una veloce comparazione delle dichiarazioni rese da altri controllori (Loi, Vitaggio, Sardu, D’Amico, Abate, Ballini, Di Giovanni, Giordano, Belluomini, Gruppuso, Massaro, Tozio, Muti, Orlando, Salmè e Del Zoppo.):

- a) **LOI Salvatore:** imputato di reato connesso, si è avvalso della facoltà di non rispondere. *Identificatore (IO Identification Officer)*, sentito più volte, già il 17/11/1987 ammetteva di aver seguito ed identificato la traccia del DC9 Itavia; specificava che l’identificazione fu fatta sulla base del piano di volo comunicato da Ciampino, confermava l’attivazione della Sinadex. In successivo interrogatorio, preso atto che dalla CDR del nastro 99 si rilevano dalla console dell’IO alcune azioni di sequence sul punto dell’incidente afferma, laconicamente *“Non so spiegarmi cosa stavo facendo”*. Ed ancora preso atto delle dichiarazioni di Carico, laddove questi riferisce della traccia che seguiva e che poi superava il DC9, dichiara di non ricordare Carico alla console né che questi fosse stato assegnato all’UPA35.
Loi è un personaggio chiave, nella ricostruzione dei fatti; è reticente sino oltre i limiti permessi, e di fronte alle evidenze foniche deve arrendersi nell’ammettere di essere stato proprio lui a raccogliere la prima telefonata pervenuta da Punta Raisi (@).
- b) **Vitaggio Giuseppe:** anch’egli si avvale della facoltà di non rispondere. *Assistente del Capo Controllore (MCA)* era presente in sala radar la sera del 27 giugno. Assume, sin dalle prime dichiarazioni, un atteggiamento reticente, sostenendo di non essere in sala prima del disastro ma di esservi entrato solo successivamente. Si accerterà, invece, che alle ore 20,58 locali è lui che risponde ad una telefonata proveniente da Ciampino (@). Le sue dichiarazioni non apportano alcun aiuto alle indagini ed il tenore delle sue dichiarazioni va riassunto con le sue stesse parole: *“Quella sera ero di servizio in sala operativa e assistevo il*

capitano Ballini come capo controllore. Ero un suo assistente e tutto ciò mi diceva lui io facevo. Se c'erano delle avarie davo dei messaggi. In ogni modo facevo tutto ciò che mi diceva il capitano Ballini. Non ho altro da aggiungere."

- c) **Sardu Mario Martino:** Anche Sardu non vuole rispondere. *Assistente al Tracciatore Capo*, dichiara di aver preso il posto di Giordano, di non aver rilevato nulla di anomalo sulla traccia del DC9, di aver avviato la Sinadex. Sulla versione di Carico, conferma che quest'ultimo non prese posto all'UPA35, non ricorda la presenza di Del Zoppo e non riesce (o non vuole) dare una risposta alle azioni manuali effettuate alla console e registrate nella CDR: si ricorderà, infatti, che la traccia del DC9 innescò più volte il segnale di "*low quality*" e che l'operatore intervenne manualmente per rianimarla; successivamente, sempre in modalità manuale, lo stesso operatore la cancellò. Operazioni – queste – che dovevano essere effettuate proprio da chi trovavasi al TPO.
- d) **D'Amico Carlo:** questo teste, allora *addetto al computer*, ci ha spiegato che i tempi normali di cambio nastro erano di "*cinque, sei minuti, quattro minuti, dieci minuti*"; ciò se il sistema non era in tilt. Ovviamente, la sera del 27 giugno, non vi fu alcun tilt del sistema.
- e) **Abate Pasquale:** non solo in Dibattimento, ma anche durante gli interrogatori preliminari Abate si è avvalso della facoltà di non rispondere. *Assistente Guida Caccia*, cerca dapprima di defilarsi nelle responsabilità dichiarando falsamente prima di essere stato addetto al controllo del solo traffico militare, poi di stazionare in una stanza diversa, poi ancora raccontando che il suo compito era solo quello di rispondere al telefono; infine si trincerava nella più assoluta reticenza. Non può non ammettere, però, di essere stato lui a compilare il registro dell'IC (Interceptor Controller) sul quale risulta evidente uno strappo proprio in corrispondenza della data dell'evento. Ricorda la presenza di Del Zoppo ma non riferisce nulla circa un possibile plottaggio.
- f) **Ballini Adulio:** ennesima astensione ed ennesimo teste reticente. Il *Capo Controllore (MC Master Controller)* sarebbe potuto essere molto più utile alla comprensione dei fatti. Dice, tra le varie riluttanze, una cosa importante: quella sera non ricorda alcuna avaria al sistema di registrazione radar. In più non ha spiegato come mai, quella sera, non si sia utilizzato il registro manuale DA1 dovendosi avviare la Sinadex. Durante l'esame del 2.02.96, Ballini si fa scappare, però, una dichiarazione importante: una riduzione dati c'è stata, "*perché se c'è un buco grosso, molto probabilmente quel buco è dovuto al fatto che stavano facendo ... che il MIO (Tozio) stava facendo la riduzione*".
- g) **Di Giovanni Mario:** la sera del 27 giugno 80 era di servizio come *Identificatore di Traccia*. Sentito in Dibattimento all'udienza del 4.05.01, tira fuori un'agenda dalla quale pretende di ricostruire

la serata del 27 giugno 1980. Ricorda un *"movimento, uno scalpore, cioè gente che si muoveva, queste cose così, non un movimento normale"*. Non ricorda della Sinadex, ed anzi di fronte alla visione dell'ordine di servizio mostratagli dal P.M. (che lo avrebbe visto assegnato alla consolle n.10) dichiara con risolutezza che trattasi sicuramente di un falso. Poi specifica di aver preso servizio durante la notte del 28.

- h) **Giordano Avio:** altro personaggio chiave, altro coimputato avvalso, *Tracciatore Capo* o *Track Productor Officer (TPO)* o *Capo Sorveglianza*, inizializza, visualizza e segue la traccia del DC9. *"Successivamente, per quanto mi par ricordare, venne seguita automaticamente e, pertanto, al contempo registrata sul nastro del computer. Tanto ritengo sia avvenuto fino al momento in cui l'operatore MIO (Sardu) non inserì nel computer il nastro da esercitazione"* (Interrogatorio del 30.05.88). Posto a confronto con Carico, dichiara che dopo l'identificazione fu sostituito da Sardu e, pertanto, nulla si ritiene in grado di riferire circa la seconda traccia. Particolare importanza hanno le dichiarazioni del Giordano in merito alla localizzazione della postazione di lavoro di Carico: *"Certamente Carico è rimasto alla consolle da quando io sono montato fino a quando Sardu mi ha dato il cambio"*. C'e' – almeno su questo – una conferma.
- i) **Belluomini Claudio:** *Aviere di leva - Inseritore del traffico aereo*, ha sempre dichiarato di essersi recato in sala radar e di aver notato una strana animazione; alle sue richieste di spiegazioni, dichiara di aver ricevuto la risposta che si era persa la traccia di un aereo. Siamo alle 21,00: l'esercitazione Sinadex sarebbe iniziata dodici minuti dopo. Peccato che anche Belluomini si sia astenuto dal rispondere, avremmo sicuramente appreso nuove informazioni.
- j) **Gruppuso Giuseppe:** anche il Gruppuso dichiara di avvalersi della facoltà di non rispondere. *Aviere di leva*, con funzione di *TKM*, ha ricordato di avere preso servizio verso le 20,00 e di avere percepito il trambusto creatosi in sala. Ha spiegato di essere un semplice addetto alle pulizie, anche se il suo nominativo appare nell'ordine di servizio Sinadex. E' risultato che egli fosse, invece, in sala per svolgere il turno alla consolle *TKM*, proprio nel momento in cui scende la traccia Alfa Juliett 421 assegnata al DC9.
- k) **Massaro Antonio:** altro teste imputato di reato connesso che si è avvalso della facoltà di non rispondere. *Addetto all'addestramento (Exercise Controller)*, era l'ufficiale che avrebbe potuto dare l'ordine di interrompere la Sinadex. Si difende specificando che tale ordine sarebbe dovuto essere impartito dal responsabile di sala, ma deve arrendersi alle precise contestazioni dell'Inquirente ammettendo che *"la decisione di effettuare l'esercitazione simulata fu esclusivamente mia"*. Ricorda, inoltre, che *"l'unica cosa certa è che io e il capitano Muti effettuammo sulla frequenza di guardia alcune chiamate dell'aereo di cui s'erano perse le tracce"* e, sulla versione di Carico, non esclude che tutto ciò si possa essere

realizzato, anzi, scarica su Tozio tutte le responsabilità sul cambio del nastro recording.

- l) **Tozio Sossio:** anch'esso avvalso, era il *MIO (Manual Input Operator)* di quella sera. E' stato colui che effettuò il record di cambio nastro più lungo della storia, appare reticente sin dall'inizio nell'indicare perfino i nominativi di persone presenti quella sera che, in seguito, furono accertati come assenti. E' colui che, interrogato una prima volta, redige per iscritto una sorta di promemoria sulle risposte date che sarebbe dovuto servire da prontuario. Specifica – durante i suoi interrogatori - di essersi trovato, quella sera, in sala computers che era lontana dalla sala operativa; dice di non saper neppure fare le riduzioni dati, pur essendo specificamente un tecnico di tali operazioni, e disattende le dichiarazioni di Del Zoppo sulla Track History.
- m) **Muti Sebastiano:** anche questo si avvale. *Guida Caccia (IC Interceptor Controller)*, fu avvisato quella sera di un allarme e, come da lui spiegato, escluse dal suo PPI la simulazione in corso, passando sul reale. Nel vano tentativo di defilarsi, aggiunge - contraddiccendosi - che "*stavo leggendo, stavo per conto mio, cioè non stavo davanti al radar*"; specifica di nulla sapere circa le azioni di intercettazione reale registrate sul nastro alle ore 21,48, e di non saper spiegare le annotazioni sul registro IC relative al DC9.
- n) **Orlando Salvatore:** altro imputato di reato connesso, si è avvalso anche lui. *Addetto al radar di quota*, dichiara di non essere stato presente in sala durante le prime fasi della scomparsa del DC9; vi giunge dopo ed osserva una movimentata allerta. Non riferisce alcunché sulle operazioni da lui svolte quella sera.
- o) **Salmè Fulvio:** sostituto del comandante del Cram, per quella sera, asserisce di essere stato avvisato telefonicamente mentre si trovava al circolo ufficiali. Ma gli Inquirenti dovrebbero avere acquisito tutte le registrazioni telefoniche, e non è risultata alcuna telefonata al circolo ufficiali. Salmè lo ritroviamo spesso in questa vicenda, stranamente sempre come sostituto: l'11 luglio 80 è lui che riferisce alla Procura di Palermo, il 2 ottobre è sempre lui che contratta con Sidoti sulla consegna dei nastri TBT. Con riferimento alla sera del 27 giugno, è inoltre da notare che nessuno dei coimputati marsalesi ricorda di averlo mai visto in sala o di avergli parlato.
- p) **Del Zoppo Andrea:** non era, fortunatamente, un imputato di reato connesso e, pertanto, è stato a lungo sentito dalla Corte. Il tenente viene informato telefonicamente a casa, dal capitano Ballini, del fatto che un aereo civile "*non rispondeva più alle chiamate del traffico*". Si reca, allora, nella sala di "*combact staff*" dove ricorda di aver trovato "*una riduzione dati, uno stralcio di riduzione dati che nel frattempo era stato preparato*". Erano presenti il sergente Abbate, forse Vitaggio, Ballini era al piano inferiore. Fece una telefonata tramite la rete R.I.T.A. a Roma per sapere il codice del DC9 (anche questa telefonata non risulta

registrata), ed individuò velocemente il punto di ultima battuta. Il plottaggio fu, poi, inviato a Martinafranca. A proposito della telefonata: Del Zoppo chiarisce anche questo aspetto. La linea R.I.T.A. non era sottoposta ad alcuna registrazione, mentre le linee c.d. operative erano collegate ad un registratore munito di dieci piste.

Ma torniamo ai dati radar: Del Zoppo dice di aver visto anche un'altra riduzione dati qualche tempo dopo, sempre a Marsala. E' lui, tra l'altro, che si occupa della consegna dei nastri radar a Borgo Piave dopo esserne stato nominato custode con provvedimento del 21.07.80: dal 27 giugno al 21 luglio, quindi, i nastri rimasero senza alcun custode presso la sala computer di Marsala. Ma c'è un'ulteriore significativo elemento che è stato confermato durante il dibattimento: sulla nota di consegna a firma del Mar.D'Apuzzo del 21 luglio 80 vi è l'annotazione della consegna dei nastri nn. 81, 99 e 109 *"riguardanti rispettivamente gli incidenti aerei del 16/12/79, del 27 giugno '80 e 18 luglio '80"*. Proprio così, il 18 luglio '80, il Mig libico caduto a Castelsilano.

Del Zoppo, durante il proprio interrogatorio, e' stato illuminante anche sul funzionamento del radar di Marsala: innanzitutto ha chiarito che, ancorché l'ordine generale fosse quello di far lavorare il computer, l'identificazione ed il successivo controllo di una traccia avveniva per lo più "manualmente" mediante l'intervento dell'operatore. Ha inoltre aggiunto, sul piano pratico, che durante una sinadex la visione del reale non veniva interrotta e che altri operatori restavano al controllo del reale.

- q) **D'Apuzzo Raffaele:** non era in servizio quella sera, ma interviene – come detto – in sede di consegna dei nastri a Del Zoppo. Quello che appare rilevante, nella sua testimonianza, è l'aver affermato senza alcun tentennamento che durante una sinadex altri operatori rimanevano sicuramente al controllo del reale.

La situazione del sito radar di Marsala viene palesata, oltre che dalla testimonianza di Carico, dalle intercettazioni telefoniche che sono state riscontrate anche presso altri siti radar.

Alle 20,56, ora locale, il Sito di Marsala appare tranquillo; riceve la telefonata del Nima di Ciampino e soltanto un velato nervosismo del controllore trasuda dal tenore della comunicazione (@). Alle 21,16 a Marsala trapela, invece, uno stato di agitazione evidente (@); alle 21,29 Marsala è già in allerta ed ha sicuramente cognizione di quanto successo al DC9 Itavia (@). Dall'esame del Rapporto Operativo del Guida Caccia di Marsala, relativo alla sera del 27.06.80, si rileva, infatti, che la notizia del disastro fu acquisita alle ore 21,15 (@); quindi Marsala alle 21,15 riceve la notizia da Ciampino ed alle 21,21, stranamente ancora con la Sinadex attiva, comunica al Soc nella persona di Patroni Griffi di avvisare il soccorso.

Ma il registro del Guida Caccia non era il solo che dovevasi trovare presso il sito radar di Marsala; vi dovevano essere anche il Registro del Capo Controllore (Mc) ed il Registro del Capo Sorveglianza (Tpo) che, però, non sono stati consegnati. In più vi è da dire che il Registro del Guida Caccia appare contraffatto, mancandone una pagina e sembra ricopiato in bella copia nella pagina che riguarda la sera del disastro. Veramente molto strano.

A proposito del Registro del Capo Controllore (MC); come detto in esso andavano annotate tutte le eventuali situazioni che sarebbero state di sicura utilità alle indagini sui fatti, ovverosia le eventuali operazioni di riduzione dati e le eventuali dichiarazioni di condizione di allerta. Manca il Registro del Capo Controllore di Marsala e, stranamente o forse sarebbe meglio dire scontatamente, mancano anche i Registri del Capo Controllore degli altri "occhi" del sistema radar militare: Licola e Martina Franca, oltre che di Siracusa.

Rimaniamo alle registrazioni foniche. E' certo che non tutte le bobine siano state consegnate alla Magistratura; ciò si rileva da tutte quelle telefonate che, registrate invece presso gli altri siti, non sono state riscontrate sulle bobine di Marsala. In più c'era la linea R.I.T.A. che, come ormai pacifico, non era dotata di sistema di registrazione.

Torniamo ai dati radar. Questi – estrapolati come già detto – dai nastri di registrazione, mostrano un'altra evidente stranezza: dalle ore 20,15 alle 23,00 circa (ora locale) tutte le tracce relative a voli militari sono con trasponder spento. In più viene riportata l'inizializzazione di una traccia, la Entry 52, che viene creata a ridosso dell'evento (tra le 19,04/z e le 19,12/z) ma che non si ritrova più sui tabulati e che non si riesce a riferire ad alcun velivolo .

Altra operazione rilevante si deduce dal comportamento assunto dal radarista addetto alla visione del "reale" in concomitanza dell'esercitazione Sinadex: qualcuno, infatti, si accorge che alle 21:01 locali la traccia del DC9 Itigi (Alfa Juliett 421) stava scadendo (e l'aereo cadeva in mare) nonostante il tentativo fatto per "rianimarla". Un minuto dopo, sebbene sugli schermi vi fosse uno zombie (Alfa Juliett 411), il radarista, probabilmente il capo sorveglianza, si preoccupa di acchiappare un plot grezzo posto sopra Palermo e creare una nuova traccia, l'Alfa Juliett 441. Che bisogno c'era di andare a riacchiappare una traccia ben identificata, lasciata tranquillamente scomparire un minuto prima? L'unica spiegazione razionale è che qualcuno (sergente Carico) avesse richiamato l'attenzione di chi operava alla consolle del capo sorveglianza (sergente maggiore Sardu e tenente Giordano) sul fatto che, a suo parere, la traccia Alfa Juliett 421 si stava infilando in mare e che a seguito di questa segnalazione, chi operava alla consolle del capo sorveglianza abbia sentito comunque, che ci credesse o meno, il bisogno di fare una verifica.

Le operazioni di inizializzazione svolte manualmente confermano, per un altro aspetto, che il sistema – quella sera - lavorava in "manuale" e ciò dà un senso alle precise dichiarazioni di Del Zoppo sulla possibilità di intervento non in automatico sulle tracce.

Nel frattempo la Sinadex inizia (ovviamente secondo la versione ufficiale), due minuti dopo, ma appare del tutto improbabile che i radaristi di Marsala abbiano abbandonato il controllo della situazione reale in riferimento a quanto stava accadendo: un aereo era evidentemente sparito, la sua traccia (la Alfa Juliett 421) era scomparsa dagli schermi e nessun tentativo di rianimarla aveva sortito alcun effetto. Al di là delle logiche considerazioni, che non possono non portare alla chiara conclusione che in quell'istante fu pacifica la consapevolezza di quanto stesse accadendo, non si possono non porre seri dubbi, da parte di questa Parte Civile, sulla effettuazione della Sinadex. In ogni caso, Synadex o no, è significativo evidenziare che comunque il controllo radar era ben vigile sul reale ed ebbe, quindi, coscienza immediata della perdita di contatto con una traccia radar. Su questo non possiamo che essere tutti d'accordo, Parti Civili e Parti Imputate.

Quello che non sappiamo è il "perché" sia stato dato il via ad una esercitazione simulata pur essendovi stata la piena cognizione di quanto stava succedendo sul basso Mar Tirreno. E non ci si venga a dire che le preoccupazioni per le collisioni erano affare esclusivo del controllo civile di Ciampino. E' un fatto, invero, che se l'ossessione delle collisioni coinvolgeva chi doveva seguire il Civile, le responsabilità nella gestione dei voli Militari e degli Zombie ricadeva completamente sui controllori dei siti radar militari; erano loro, infatti, a dover guidare i caccia, erano loro a dovere impedire sconfinamenti ed intersecamenti di traiettorie.

Un'ulteriore riprova del fatto che i siti radar militari seguissero con attenzione anche i voli "civili" è data direttamente proprio da Marsala; siamo alle ore 20,55 locali – quattro minuti prima del disastro, e Marsala chiede a Licola informazioni dettagliate sul volo Alitalia Alfa/Golf 256 (@).

Dalla successiva telefonata delle 21,13 ora locale si rileva, inoltre ed inequivocabilmente, che Marsala controllava l'aerovia Ambra13 proprio in concomitanza dell'esercitazione Sinadex (@). Dall'ulteriore colloquio, delle 21,14, si rileva che Moro (Marsala) vede in tempo reale le tracce dell'Ambra 13 sui propri monitor (@).

E allora, quale soluzione dare a ciò che è accaduto a Marsala? La più semplice, la più immediata, la più logica: l'esercitazione Sinadex era programmata già da prima e, come da ordini di servizio, fu abbozzata nelle sue fasi preliminari. In concomitanza di ciò il Sito continuò, così come era prassi normale, ad effettuare un controllo visivo/operativo sulla situazione reale. La Sinadex non avrebbe certo dato alcun fastidio e, in ultima analisi, c'era Siracusa che avrebbe coperto almeno per il settore orientale.

Così fu fatto; e questo è ciò che avvenne, secondo la personale ricostruzione dei fatti di questa Parte Civile.

Certo, probabilmente, dopo il cambio del nastro, i Radaristi vollero vedere cosa si sarebbero persi; e ciò giustifica il record ottenuto sul tempo di cambio

nastro. Non avevano visto granché durante la preparazione dell'esercitazione, perché impegnati a fare i giochi di guerra, videro ed identificarono interamente la traccia con una veloce data reduction, ne fecero un grezzo plottaggio, inviarono i dati via telex a Martinafranca, e poi si chiusero nelle loro istituzionali reticenze. Tutto qua.

Il rapporto su Marsala può, allora, ben sintetizzarsi in cinque battute che, congruenti per direzione e dinamicità, realizzano la più probabile traccia di ciò che avvenne nella realtà dei fatti quella sera del 27 giugno 1980:

- 1) Il sito prestò sicura attenzione alla traccia del DC9 Itavia (AJ421), perché qualcuno osservava il contesto radaristico sul reale ed operava – manualmente - aggiustamenti sulle tracce;
- 2) Il sito ricevette la prima informazione sulla perdita di contatto del DC9 Itavia alle 21,11 ora locale e alle 21,13 aveva già avuto piena cognizione del disastro;
- 3) Per questo motivo – conoscendo bene l'orario e la localizzazione – fu facile effettuare una riduzione dei dati (@);
- 4) Non tutti i nastri delle registrazioni foniche furono consegnati alla Magistratura;
- 5) Nella stessa sera dell'evento, ricevuto probabilmente l'ordine del silenzio dettato dall'alto, controllori del sito iniziarono ad essere vaghi nei confronti delle istanze avanzate dagli altri siti radar.

Quest'ultima evidenza viene messa in luce dall'analisi delle telefonate avvenute alle 21,21 locali, ove Marsala nega a Martina Franca di avere avvistato il DC9 (@), e alle 21,27 locale, ove Vitaggio dichiara di non averlo controllato (@).

In relazione, poi, all'operatività di Marsala sul reale, viene in aiuto una intercettazione fonica di una telefonata avvenuta tra Martinafranca e Licola; quest'ultima ammette di aver passato in tempo reale (ed in Cross-Tell) la traccia AlfaGolf 266 al sito siciliano (@).

Questa Marsala. Questo il nostro "fiore all'occhiello" della Difesa Aerea italiana. Questi i nostri responsabili del settore sud/ovest per la sicurezza del caldissimo cielo posto nel meridione del mar Mediterraneo controllato dal Nadge.

Ma meno male che c'era Siracusa che li suppliva, almeno durante le esercitazioni simulate.

SIRACUSA (Campo)

Siracusa aveva un sito fonetico/manuale, allora. Era meno moderno di Marsala ed era funzionalmente connesso a quest'ultimo. I dati registrati dovevano, quindi, essere inviati a Marsala che, poi, doveva a sua volta inviarli a Martinafranca.

In caso di Sinadex, Marsala aveva, o avrebbe dovuto avere, in Siracusa il naturale supplente per ciò che riguarda le registrazioni.

Per chiarezza, si dovrà subito dire che Siracusa è un sito di estrema importanza, al fine di una comprensibilità sui fatti avvenuti intorno all'Itigi, e ciò ancorché l'Imputato Ferri si ostini a dichiarare che il punto di caduta del DC9 Itavia fosse fuori dalla sua portata radar. Ma è solo un modo distorto di vedere le cose.

In realtà Siracusa avrebbe potuto dirci tanto di tanto interessante sulle tracce a sud del disastro, sui movimenti aerei della vicina base di Sigonella dove, quella sera, era operativo uno stormo di volo sbarcato dalla Saratoga e composto anche da una quindicina di caccia Phantom.

Siracusa non ci ha lasciato nulla: nessuna registrazione fonica (con eccezione di quelle parziali acquisite dalla Commissione Luzzatti), nessun plottaggio, nessun registro del Capo Controllore (Mc), del Capo Sorveglianza (Tpo), del Guida Caccia. Nessun DA1, registro sul quale venivano annotate le tracce avvistate dal radar. Nulla. Tutto è sparito, per buona pace di Imputati ed Accusatori.

Ma sono sparite, anche e per una strana coincidenza, anche le registrazioni foniche tra Ciampino e Siracusa, probabilmente anch'esse fondamentali per la ricostruzione dei fatti. Residua uno scarso elenco del personale presente, quella sera del 27 giugno 1980, nella sala di Siracusa: da esso si ricava la presenza di una striminzita compagnia di controllori (Corsaro Aldo, Arena Giuseppe, De Lazzari). Null'altro.

Nessuno ci ha detto come e perché tale documentazione non sia mai stata consegnata alla Magistratura o comunque resa disponibile; eppure – lo diremo a suo tempo – gli odierni Imputati diedero massima importanza ai dati radar di Siracusa indicandola tra i tre siti radar più significativi per la ricerca della verità.

Le complicate indagini hanno permesso di identificare uno sparuto gruppetto di testimoni:

- **Arena Giuseppe:** *Lettore al PPI*, è stato sentito all'udienza del 20.09.2001. Non sa dire se la sera del 27.06.80 era in servizio, ricorda tra gli operatori del sito De Lazzari Remo, ci riferisce dell'esistenza di tre "corridoi militari" provenienti da est e confluenti su Sigonella. All'ascolto della telefonata delle 21,07 locali (fonte bobina di Marsala @) si riconosce nell'interlocutore poiché nell'ambiente era l'unico ad essere soprannominato "Peppi". Ammette, quindi, di essere stato in servizio la sera del 27 giugno e ci dà una puntuale interpretazione del tenore della citata telefonata: alle 21,07 l'esercitazione non era stata ancora avviata da parte di Marsala. Questo è un fatto importantissimo, poiché – secondo

i dati riferiti da Marsala – la Sinadex sarebbe iniziata alle 21,04: ancora tre minuti dopo, invece, non era ancora partita!

In qualche modo, tale evidenza è confermata cinque minuti dopo, alle 21,12, durante un'ulteriore telefonata in cui Marsala chiede a Siracusa collaborazione in caso di inizio della Sinadex (@). Il dubbio che Marsala abbia in corso qualcosa di strano è posto, inoltre, dalla chiamata delle 21,13: l'interlocutore di Marsala rinvia la comunicazione (evidentemente iniziata per coordinare la Sinadex) poiché "c'è qualcosa in corso" (@).

Arena, nel corso della sua audizione, ha posto grande resistenza nell'ammettere la direzione nord/sud dell'aerovia Green 8 che, ovviamente, convergeva verso est ma, prima ancora, attraversava la Calabria in verticale sin da Lamezia Terme; si è dovuto arrendere, infine, alle precise contestazioni del PM. Ha specificato, inoltre, che Sigonella era base di atterraggio di aerei militari decollati da Portaerei e che il cono d'ombra dell'Etna comprometteva la visuale soltanto verso la Sicilia nord occidentale.

- **Corsaro Aldo:** Capitano con funzioni di *Guida Caccia e di Capo Sala*, anch'egli non ricorda di essere stato in servizio quella sera. Conferma la portata del Radar in relazione alla quota (*a trentamila ai confini nord della Calabria, a ventimila ai confini sud*) e dichiara che l'ordine telefonico di "stop" Synadex doveva per forza arrivare a Siracusa (l'ordine – ovviamente - non risulta in alcuna delle telefonate registrate). Specifica che, per prassi, i documenti di registrazione potevano essere archiviati, oltre il tempo di routine, solo se perveniva ordine superiore: non ricorda alcun ordine in tal senso per quanto registrato la sera del 27 giugno, chiarendo che – per quello che ricordava - i brogliacci del DA1 venivano conservati per sei mesi. Corsaro ci dice qualcosa di importante su Marsala: durante la Sinadex il sito rimaneva vigile sul reale, continuando a controllare i cieli d'Italia (@).
- **De Lazzeri Remo:** *Controllore del Traffico (TPO)*, anch'egli non ha alcuna memoria della sera del 27 giugno '80. E' molto vago nelle spiegazioni e scivola via senza aggiungere nulla di nuovo. E' costretto ad ammettere, però, di essere stato - forse – in servizio il giorno 18 luglio 1980 e di aver seguito sui radar un aereo militare americano che scendeva giù dalla Calabria essendo impegnato in una esercitazione di "disturbo radio". Dichiara che l'identificazione delle tracce non veniva effettuata da Siracusa ma da Marsala, ed alcune volte da Martinafranca.
- **Manca Fernando:** Comandante del 34° Cram di Siracusa dal settembre 1990 all'agosto 1994, è stato sentito all'udienza del 20.09.01 in relazione alla distruzione dei documenti CC1 e CC2 avvenuta nel maggio 1993. Specifica che, nonostante l'esistenza di una direttiva dell'89 che impediva la distruzione del materiale riferito all'incidente del DC9 Itavia, non era a conoscenza che tali cartelle contenessero dati rilevanti sulla vicenda. Chiarisce che tali carte erano semplicemente "modelli" di informative e non documenti in senso proprio.
- **Mandolfo Giuseppe:** *Capocentro Comunicazioni* a Siracusa nel maggio 1993, dichiara laconicamente di aver distrutto i modelli CC1 e CC2 senza conoscerne il contenuto. Afferma che, per prassi, le distruzioni

avvenivano ogni cinque anni, per cui non si comprende bene come mai tale documentazione, risalente a 13 anni prima, si trovasse ancora a disposizione del sito.

- **Marletta Ivan:** Sempre nel maggio 1993 il Capo del Servizio Tecnico Operativo era Marletta Ivan il quale, sentito in merito alla distruzione della documentazione di cui sopra, dichiara di non saper neanche di che tipo di documentazione si trattasse.

Come si vede, i pochi testi ascoltati non hanno apportato alcunché di nuovo alla ricostruzione dei fatti.

Per quanto riguarda la sera del 27 giugno '80, i testi Arena, Corsaro e De Lazzari non rammentano assolutamente nulla, ed è sconcertante tale constatazione. Sconcertante ed incredibile.

Anche i testi Marletta, Mandolfo e Manca non appaiono meno reticenti: la distruzione operata, tra l'altro a loro contestata nel successivo novembre 1993 (e quindi ad appena sei mesi di distanza), è vagamente ricordata. I testi si dichiarano ignari sul contenuto delle cartelle soppresse, mostrando evidente superficialità se non proprio stupidità.

Non è dato sapere altro su Siracusa. Un vero buco nero, una reale incognita.

LICOLA (Barca)

Sito fonetico/manuale era posto proprio sulla radiale del punto "**Condor**" e vedeva esattamente la situazione aerea intorno al DC9 Itavia. Quella sera era operativo e non aveva posto in essere esercitazioni di sorta.

Alle 21,18 ora locale di Martinafranca, Licola viene ufficialmente informata dell'evento (@); inizia l'attività di ricerca che manifesta, sin dall'inizio, parecchie problematiche: il sito funziona davvero male, c'erano due tracce concomitanti in quel punto, no – anzi – una sola perché l'altra era solo un "regalo del Nadge", ma intanto il DA1 riporta "percorsi strani" e "tracce non correlate", "traccette che scomparivano". Ed ancora:

- dal contenuto delle telefonate registrate si fa tanta confusione sui nominativi degli operatori presenti, non si capisce neanche chi sia il Capo Controllore (@), e sarà davvero difficile – per la Magistratura – identificare con sicurezza i soggetti operanti la sera del 27 giugno 1980
- le tracce registrate da Licola non appaiono sempre esatte; in particolare la traccia AlphGolf 266 che, correlata inizialmente con l'Itigi, sarà poi riferita ad altro velivolo (@).

Eppure Licola aveva controllato il volo del DC9, ne aveva seguito i movimenti sino alla scomparsa dagli schermi radar, e comunque aveva puntato il suo occhio, e la sua attenzione, proprio sullo specchio di mare testimone del disastro. Per usare le parole di Adulio Ballini, capo controllore a Marsala, "...se

c'era una responsabilità di avvistamento di questa traccia. Prima di noi c'era Poggio Ballone e poi c'era Licola..."³.

Ma come era possibile che avvenissero tali mancanze? Come è possibile che un sito della difesa aerea come Licola, seppur fonetico/manuale ma comunque dotato dello stesso sistema radar di cui godeva Marsala, potesse fare certi errori, potesse – in altri termini – identificare un veicolo come friendly mentre in effetti era sconosciuto? Il dubbio, e la preoccupazione, pervade anche i controllori dello stesso sito ed infatti traspare con tutta evidenza dal tenore delle telefonate che si susseguono la sera stessa dell'evento.

La risposta non è facile, ma forse ci può venire da una constatazione di fatto: durante gli interrogatori è infatti emerso che tutti i siti militari facessero assoluto riferimento ai "*piani di volo*" ad essi comunicati periodicamente dagli aeroporti civili. Tali "*piani di volo*" risultavano, però, del tutto approssimativi e non venivano aggiornati con tempestività. Ciò spiega perché si realizzavano errori così madornali, ai limiti dell'inefficienza, ai limiti della ridicolaggine per una struttura radar così complessa e necessariamente operativa.

Delle registrazioni radar di Licola esistono tre versioni:

- 1) tracce comunicate il 27 giugno – via telefono e telex – a Martina Franca;
- 2) tracce riportate nel telex del 28 giugno del Terzo Settore al Cop;
- 3) elenco tracce inviato l'11 luglio 1980 da Licola a vari enti.

Tra queste tre versioni vi sono differenze e contraddizioni, tali da renderle inaffidabili.

In ogni caso, Licola ha subito anch'essa notevoli sottrazioni, apparendo le acquisizioni documentali scarse e frammentarie. Manca, ovviamente, il DA1 ed il registro di Sala operativa, non sono stati ritrovati i plottaggi dei telex inviati a Martina Franca; mancano le registrazioni tbt, inviate all'Itav ma mai più ritrovate. Risulta agli atti che in data 13.09.84 furono distrutte alcune minute relative ai plottaggi radar e che nel 1988 il plottaggio derivato direttamente dal DA1 fu mandato al macero.

In relazione al personale presente la sera del 27 giugno 1980, va detto che la ricerca dei loro nominativi è stata difficile se non problematica: solo nel 1988 si è giunti con grande sforzo alla loro identificazione. Andiamo per ordine alfabetico, dunque:

- **Abbate Gerardo**: si avvale della facoltà di non rispondere. *Capo Controllore* (MC) non riesce a dare – nel corso dei suoi interrogatori – la benché minima risposta coerente o credibile, al punto tale che la sua presenza in sala operativa può essere messa in serio dubbio (@).
- **Acampora Tommaso**: *Assistente al Master Controller*, si è avvalso anche lui. Era sicuramente presente la sera del 27 giugno '80 (@) e

³ Ballini Adulio, trascrizione interrogatorio 10 gennaio 1996, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 36, da p.10811.

partecipa attivamente al controllo radar del sito (@) ed alla trasmissione dei dati radar a Martinafranca (@). Sempre reticente durante i suoi interrogatori, non ha apportato nulla di positivo alle indagini.

- **Albini Lucio:** ennesimo teste avvalso, era l'*Identificatore* che abbinò la traccia Alfa Golf 266 al DC9; ciò lo fece, per sua stessa ammissione, in base ai "piani di volo". Afferma di non aver prestato attenzione alla scomparsa del DC9 dagli schermi poiché era un fatto normale essendo ai limiti di portata radar: su questa affermazione ci permetteremmo qualche fondato dubbio, visto che la portata di Licola arrivava ben oltre. A domanda dell'Inquirente sulla differenza del plottaggio di quella sera con quello effettuato in data 11.7.80, Albini risponde in maniera criptica: *"Non è stata una mancanza mia perché io ... non mi hanno chiesto niente, non sono andati a vedere ...hanno preso i dati li hanno portati in ufficio, poi li avranno battuti a macchina e saranno sfuggiti ... se l'aviere ... dico l'aviere che compilava il brogliaccio, non ha scritto il DC9, cioè non li ho estrapolati io, cioè non era mia mansione ... estrapolare questi dati... . A me non hanno chiesto niente ...la mattina alle 8 siamo smontati ed è rimasto tutto all'ufficio operazioni ...⁴".* Infine una trincea di non ricordo e di non saprei dire.
- **Calvanese Antonio:** *Operatore Radar*, dichiara di essere stato in servizio, la sera del disastro, solo dopo le due di notte. Alle sei del mattino ricevette una telefonata da parte di un Ente superiore che gli chiedeva il plottaggio della traccia del DC9. Così prese il DA1, ne estrasse le battute e le trasmise al SOC di Martinafranca per telefono.
- **Carchio Antonio:** Vice Comandante del sito (dal pomeriggio del 28 giugno '80), riferisce di non essersi occupato della vicenda Ustica perché nessuno glielo chiese. Dice che il plottaggio fu inviato da De Angelis il quale firmò a nome suo, che lui non ne sapeva nulla e che l'iniziativa fu presa dal De Angelis senza che ne fosse informato. Soltanto dopo ricevette una telefonata sull'argomento. Conferma il termine ordinario di conservazione dai registri in cinque anni.
- **Centrella Gennaro:** Sergente Maggiore con funzioni di lettore di quota, si occupava, in particolare, della tenuta dei libri e registri, e fu incaricato (nel 1989) di istituire un archivio in un locale adeguato poiché prima non esisteva. Acquisì, pertanto, tra i dieci ed i dodici articoli prelevandoli dall'armadio dell'Ufficio Operazioni e da una baracca chiusa con un lucchetto: tra essi vi erano registri del Capo Controllore, i piani di volo, le frequenze, ecc.. Non è in grado di riferire quant'altro.
- **Cipolletti Salvatore:** *Operatore telescrivente*, pur risultando nell'elenco di turno mensa, dichiara di non essere stato in servizio quella sera, ed in particolare di non aver trasmesso, quindi, alcun plottaggio. Dice di aver usufruito della cena e di essere andato subito a casa. Al suo posto, quella sera, dichiara essere in servizio il maresciallo Merrone: tale notizia l'apprende con sicurezza dalla visione del Registro dei Cifrati, tenuto presso il Centro Comunicazione Classificato, da lui stesso visionato tra il '92 ed il '94. In quel registro le prime pagine erano proprio relative al 1980.

⁴ Interrogatorio Albini Lucio – 18.12.95.

- **De Angelis Vincenzo:** Capo Ufficio Operazioni, già Capo Controllore di Licola, era in ferie la sera del 27 giugno. Rientra il 30 e si occupa della trasmissione del plottaggio in luogo di Carchio; a tal proposito va sottolineato che De Angelis smentisce Carchio (il quale aveva sostenuto di non essersi mai occupato della vicenda e di non aver mai ricevuto richieste in tal senso) poiché dichiara : *"mi sono pervenute queste richieste tramite il Comandante Interinale, allora Maggiore Carchio, il quale mi ha passato una richiesta che a quanto ne so aveva ricevuto dal... dai Superiori, non so esattamente da chi, da quale ente abbia ricevuto quest'ordine, di fare questa... di preparare questa documentazione"*. Specifica, inoltre, che la firma sul foglio di trasmissione la appose lui su richiesta specifica del Carchio.

De Angelis fa una testimonianza preziosa, dal punto di vista tecnico: dice che – in caso di incidenti aerei – è di routine la trasmissione immediata dei plottaggi, spiega che sul DA1 venivano registrati i dati "in tempo reale", che tali dati ricomprendevano ogni battuta rilevata dal radar e che il registro doveva essere conservato per un anno. In effetti precisa che, una volta portati in una "baracca", li restavano anche per quattro, cinque, sei anni.

Sul riporto dei dati estrapolati dal DA1 dichiara che erano poco chiari, confusi, al punto che volle coinvolgere l'ufficiale di servizio che poi non trovò: *"perché lo sviluppo della situazione era un pochettino poco... poco chiaro, c'erano dei percorsi strani, non... non si riusciva a collegare come sequenze normali di percorsi..."*. E' più preciso sulle domande della Parte Civile: **AVV. P.C. MARINI:** *ecco, non riesco a capire che cosa intende per "poco chiara", se...* **IMP. R.C. DE ANGELIS VINCENZO:** *per esempio a volte mi capitava di vedere delle... una iniziale, per esempio, noi le iniziali le identifichiamo una traccetta... una che sembra una traccia...* **AVV. P.C. MARINI:** *sì.* **IMP. R.C. DE ANGELIS VINCENZO:** *...e poi dopo non si vede più, boh.* **AVV. P.C. MARINI:** *e questo accadde quel giorno?* **IMP. R.C. DE ANGELIS VINCENZO:** *sì, c'era qualche cosa che fece... ma come...* **AVV. P.C. MARINI:** *c'erano tracce che scomparivano, insomma, che non...* **IMP. R.C. DE ANGELIS VINCENZO:** *sì, che non trovavano un seguito e quindi non potevano essere in considera... Non erano tracce, a questo punto si presupponeva che era un eco radar fasulla e quindi non erano tracce che venivano prese in considerazione".* Strano. Molto strano, aggiungiamo noi, l'esatta descrizione di un "razzolamento", diremmo con termine tipicamente *ciampiniano*.

- **De Masi Mario:** *Assistente al Master Controller*, non ricorda di essere stato in servizio – quella sera – ma conferma di essere stato presente in sala. Dice di aver fatto telefonate al 3° SOC e di aver parlato con la Sicilia e Ciampino; non ricorda il contenuto delle telefonate. Riconosce la sua voce come interlocutore del maresciallo Attanasi di Martinafranca nella telefonata delle 20,18 ore locali (@), ha dei dubbi su quella delle 21,24 (@), ammette di essere lui l'interlocutore di Tesauro (Martinafranca) alle 21,28 (@). Sulle ulteriori telefonate ammette di non essere sicuro nel riconoscersi (@ - @). Afferma, con formula dubitativa,

di aver prestato servizio insieme a Calvanese con il quale estrapolò i dati del DA1 da inviare telefonicamente al SOC.

- **Di Micco Antonio:** Avvalso della facoltà di non rispondere, era in servizio per tutta la sera del 27 giugno e per tutta la successiva notte con funzione di *Guida Caccia*. Alle 21,32 ora locale comunica a Martinafranca la traccia Alfa Golf 266 (@) e quattro minuti ne comunica la posizione "ai 50' su Ponza" (@). Alle 21,55 chiama Ciampino e, con la scusa di chiedere in merito ai soccorsi, chiede se sono "a conoscenza di una certa situazione" specificando l'avvenuto avvistamento, da parte di Licola, di altro concomitante traffico nella stessa zona (@). Alle 22,07, riceve la telefonata di Patroni Griffi (@) il quale gli chiede la trasmissione della traccia Alfa Golf 266; alle 22,11 avverte sempre Patroni Griffi che "...grosso modo in quella zona c'erano due traffici. Noi vi manderemo per telescrivente le battute di tutti e due i traffici" (@). L'inoltro per telescrivente viene annunciato alle 21,41 (@) e portato a termine un minuto dopo (@). Alle 23,20 Di Micco chiarisce un fatto importante, inspiegabile per un sito così delicato: in quella zona, ed in quel tempo, ogni traccia passante era considerata friendly. Tale dichiarazione, effettuata ad un superiore, suscita perplessità ed appare improbabile, denotando invece un confuso tentativo di giustificare gli errori di identificazione (@).
- **D'Isanto Raffaele:** *Capo Servizio operatori telescriventisti*, non era in servizio la sera del 27. Chiarisce che esistevano 4 registri di protocollo per i messaggi cifrati e non, di cui 2 per le entrate e 2 per le uscite. Sugli elenchi di turno chiarisce che non era sua competenza conservarli ma del Centro Comunicazioni.
- **Gambardella Giovanni:** *Assistente Controllore*, era in servizio con il turno "B" che prevedeva la rotazione in 24 ore di almeno 12 operatori; specifica, però, di non esserne assolutamente sicuro. La sua testimonianza del 15.05.01 è rilevante, a giudizio di questa Parte Civile, per il fatto che Gambardella attesta che l'identificazione delle tracce avveniva confrontando "i piani di volo" e per la precisazione che il Cross/Tell – nel sito non automatizzato – era comunque svolto per via telefonica (@).
- **Genovese Giambattista:** *Operatore di Sala*, con funzioni di *Lettore al PPI*, non era di servizio quella notte ma, chiamato dal circolo sottufficiali, si recò nell'immediatezza in sala controllo; lì rimase sino alle 10 – 10,30 per riprendere poi il suo turno che iniziava alle 02,00 di notte. Ricorda che verso le sette del mattino del 28 venne Calvanese per ricopiare i dati dal DA1: tali dati dovevano essere plottati, per prassi, a Martinafranca. Come Identificatore conferma la procedura di riconoscimento delle tracce dai piani di volo.
- **Grimaldi Pasquale:** *Assistente Controllore*, dichiara di non essere stato in servizio quella sera del giugno '80, trovandosi in licenza. Rientrato un paio di giorni dopo, chiese al controllore Rocco come erano andate le cose e questi gli rispose di avere visto l'aereo scendere per l'Ambra 13 fino al momento in cui, tutto ad un tratto, non diede più alcun segnale.

- **Merrone Luigi:** *Telescriventista*, ricorda di essere stato in servizio per 24 ore la giornata del 27 giugno ma non ha memoria se fosse in sala dopo le 8 di sera. Su contestazione delle sue precedenti dichiarazioni, in merito all'asserzione di aver ricevuto un messaggio Ataf cifrato quella sera, ammette che tale possibilità può essersi realizzata.
- **Napolitano Carlo:** *Comandante Interinale* di Licola all'epoca del 1988, ricorda che in quel periodo partecipò, insieme ai comandanti di Grassanise, Grosseto, Poggio Ballone e Pescara, ad una riunione convocata dalla Seconda Regione Aerea ove l'argomento all'ordine del giorno era la vicenda di Ustica (aerei militari, esercitazione nei siti, mancanza di energia, ecc.). Apprese notizie dalla cassaforte del centro radar e realizzò un appunto sul quale, al punto terzo, era annotato: "*Riunione 23 giugno 88 ... nell'arco di tempo dalle 18:00 Zulu alle 21:15 Zulu del 27/06/80, come si evince dal plottaggio delle tracce, non vi erano in atto interventi dei mezzi della Difesa Nazionale interessanti il Ventiduesimo Gruppo Radar*". Tali considerazioni, che dichiara essere mutate dal solo esame del plottaggio, sono state successivamente ridimensionate dallo stesso teste: non vi erano aerei nemici, non identificati, ma c'erano solo aerei amici sia nazionali che stranieri, tutti identificati (ovviamente dai "piani di volo", come era uso del sito, aggiungiamo noi).
- **Orabona Modestino:** *Comandante* del sito, dall'85 all'88, si avvale della facoltà di non rispondere. Viene sentito, dall'Inquirente, in due occasioni: 19.11.91 e 18.11.96. E molto confusionario, durante i suoi interrogatori, sui nominativi degli operatori in servizio la sera del 27 giugno 1980; conferma l'esistenza della baracca ove venivano archiviati i registri; chiarisce che il DA1 era un registro da cui non si potevano stralciare fogli neanche su richiesta di organi superiori; dichiara che i due plottaggi degli avvistamenti radar, allegati alle relative lettere di trasmissione datate 11.07.80 e 21.07.80, erano stati entrambi distrutti nel settembre del 1984.
- **Papa Alessandro:** *Responsabile della Sorveglianza Aerea*, prese servizio la notte del 28 giugno alle 02,00 ora locale. Conferma la presenza di Calvanese il quale gli riferì che Martinafranca aveva richiesto un controllo sulle posizioni del DC9 Itavia; il collega gli chiese, pertanto, di far prendere le battute dal DA1 e di riportargliele affinché le potesse trasmettere via telefono. Specifica che il maresciallo smontante, Santinaro, lo aveva informato che quella sera era già stata fatta tale operazione via telex. Mandò un aviere per svolgere materialmente quella operazione dal DA1.
- **Rocco Gerardo:** *l'Inizializzatore* delle tracce era Rocco Gerardo che, quella sera, si trovava in servizio. Si è avvalso della facoltà di non rispondere. Durante gli interrogatori ha dichiarato di avere personalmente "inizializzato" il DC9 e di averlo passato al collega di fianco che continuò a seguirlo sino alla sua scomparsa. Non si allarmò più di tanto: c'era il Monte Epomeo che, in quella direzione, creava intralcio alla visualizzazione. Minimizza, il Rocco, la sua posizione. Si defila abilmente

da ogni responsabilità, pur avendo partecipato attivamente alla vicenda (@).

- **Sarnataro Gennaro:** Anch'egli si avvale. E' stato colui che, alle 21,49 chiama Marsala per trasmettere l'ultima posizione Georef dell'Alpha Golf 266 sull'Ambra 18 Bravo a 00'; in tale chiamata suggerisce al suo interlocutore di interrogare il nastro per effettuare una verifica (Licola è in fonetico-manuale, pertanto chiede al radar di Marsala, funzionante in automatico, una verifica su nastro dei dati trasmessi). Ma l'operatore di Marsala riferisce a Sarnataro che essi l'AlfaGolf 266 non l'hanno proprio vista (@). Alle 22,03 Santinaro conferma la posizione del DC9 a Marsala (@) che, nella successiva telefonata delle 22,26, comunica che l'informazione è inesatta; Santinaro allora replica di avere seguito due tracce e che quella dietro era la Lima Kilo 477(@).
- **Tessitore Pietro:** *Addetto alla Segreteria* dell'Ufficio Operazioni, è l'ennesimo imputato di reato connesso che ha inteso avvalersi della facoltà di non rispondere. Relativamente alla distruzione di documenti che per l'oggetto erano chiaramente riconducibili all'incidente occorso al DC9 Itavia, Tessitore dichiara che non gli era sfuggito che l'oggetto della documentazione concerneva il disastro del DC9, ma dal momento che non aveva mai ricevuto notizie di provvedimenti di sequestro, aveva stimato di poter procedere alla distruzione. (v. interrogatorio Tessitore Pietro, GI 05.02.90 - @).

Una evidenza importante emerge dall'esame delle telefonate registrate: i plottaggi che Licola effettua a Martinafranca, nell'immediatezza dei fatti, risultano essere almeno due:

- 1) il primo alle 23,41/23,42 ore locali (@ - @);
- 2) il secondo alle 24,22 ore locali (@ - @).

Per quanto riguarda la chiamata delle 24,22 (@) va precisato quanto segue:

- a) Quei "*baffoni*" che Patroni Griffi dice di aver osservato sono correlati, in una successiva telefonata (@), ad "*un salto di canguro*" che non può essere reale. Poiché l'interlocutore di Licola (Acampora) specifica che i dati sono stati appresi direttamente dal DA1, ciò conferma le "*stranezze*" in esso riscontrate dal De Angelis;
- b) Il velivolo "Charlie 141" era stato identificato da Licola come un militare. La traccia (AlphaJuliet 421), inizializzata da Marsala, era stata poi attribuita da Licola ad un aereo militare americano C-141. In risposta ad una rogatoria dell'Inquirente, gli americani inviarono un elenco dei voli di C-141 effettuati la giornata del 27 giugno 1980 (@): l'esame dei voli non evidenzia alcun C-141 che attraversi la zona del basso Tirreno. L'identificazione operata da Licola, quindi, era assolutamente errata: trattatasi di altro aereo sconosciuto

- c) Il sito di Licola trasmette come DC9 HI870 la traccia AlfaGolf 266 ma Patroni Griffi capisce che quel "salto da canguro" è "impossibile da crederci" e, pertanto, l'attribuisce alla Lima Kilo 477; un'altra diretta conferma delle "stranezze" emergenti dalle rilevazioni radar di Licola.

Comunque sia, Licola plotta tutto quanto a Martinafranca, e buonanotte.

IL TERZO ROC-SOC DI MARTINAFRANCA (Sasso)

Meno male che c'era Martinafranca; è a questa postazione di controllo radar, infatti, che rispondono tutti i siti della difesa aerea meridionale ed è da Martinafranca che dipendono le manovre di soccorso.

Martinafranca non dispone di un'antenna radar propria ma riceve le tracce radar dagli altri siti dipendenti; avrebbe, in caso di Synadex, dovuto ricevere i dati di Siracusa per mezzo Marsala. Avrebbe, poi, dovuto ricevere i dati radar di Licola e di Iacotenente.

Anche a Martinafranca, che come detto raggruppava tutte le informazioni utili inviatele dal basso mediterraneo, manca stranamente il Registro del Capo Controllore del Soc, e tutti i registri di sala operativa. Manca – addirittura – il registro delle presenze di sala ed il registro delle spedizioni telex (di fondamentale importanza se si consideri che, come detto, Martinafranca riceveva le informazioni via telex dagli altri siti dipendenti). I nastri di registrazione radar magnetici non sono stati mai rinvenuti né sono stati reperiti quei documenti che ne disponevano la loro conservazione.

Come era ordinata la struttura radar di Martinafranca? Innanzi tutto devesi dire che la sala operativa aveva una serie di monitor radar sui quali i vari controllori potevano vedere, in tempo reale, tutto quanto rilevato dai singoli radar automatizzati dislocati a sud del Mediterraneo (@). Quindi, tale sito, aveva piena ed immediata cognizione di tutto ciò che succedeva in relazione alle c.d. "tracce significative". Purtroppo, però, i controllori non registravano tutto, ma effettuavano delle "selezioni" escludendo quelle tracce di non interesse (@).

Come avvenisse tale discernimento non è dato sapere; è certo – però – che tali controllori possedessero – allora - il dono della profezia, potendo infatti escludere a priori le tracce non degne di attenzione ancora prima che qualcosa di interessante si verificasse. Su tale questione appare degna di nota la dichiarazione di Patroni Griffi il quale, sentito in data 08.01.96, ebbe a chiarire che *"Il traffico amico non mi veniva riportato... le tracce friendly diciamo non mi venivano riportate"*. Dichiarazione, questa, parzialmente smentita dai fatti: la stampa dei tabulati tracce di Marsala, infatti e contrariamente a quanto sostenuto da Patroni Griffi, conteneva una colonna relativa alle comunicazioni in *cross-tell* riportanti anche i voli friendly ivi compresa l'intera traccia del volo Alfa Juliett 421 (DC9 Itavia) che, pur essendo friendly, fu trasmessa dall'inizio alla fine (@).

Sempre su tale questione: Adulio Ballini, capo controllore di Marsala ed imputato di reato connesso avvalso della facoltà di non rispondere, afferma che *"In ogni caso a Martina Franca confluiva normalmente tutto il traffico aereo con tutte le indicazioni relative al traffico aereo o eventualmente quelle relative solo al traffico significativo"*⁵. Altra precisazione ci viene data da Del Zoppo: *"il traffico simulato non c'era bisogno di trasmetterlo altrove, il traffico reale, reale, significativo veniva trasmesso a chi di competenza, che in quel caso era Martina Franca, se da sud si avvistava qualcosa di reale che poi avrebbe interessato Licola, quel traffico veniva trasmesso manualmente pure a voce, pure a Licola, ed eventualmente poi Licola a Poggio Ballone. Il discorso lì è che in mezzo tra Marsala e Poggio Ballone c'era Licola"*⁶. Ulteriore conferma si ha sempre da Ballini: *"Il Soc riceve tutto il traffico"*⁷.

Tutto ciò vuol dire che Martina Franca ebbe immediata cognizione di quanto potesse essere accaduto all'Itigi, e in ogni caso vuol dire anche che Martina Franca aveva tutti gli elementi per una riduzione dati, per l'identificazione del punto di caduta e per l'indirizzamento dei soccorsi.

In ogni caso, l'esame delle varie situazioni riscontrate a Martina Franca fa porre, seppur indirettamente, un serio dubbio sull'effettiva attivazione della Synadex presso Marsala:

- Non risulta alcun telex di autorizzazione Sinadex inviato a Marsala, né alcuna comunicazione di "stop" Sinadex.
- Non risulta alcun blocco delle registrazioni in concomitanza con l'esercitazione simulata svolta da Marsala.

Ma chi erano i soggetti operanti al Terzo SOC-ROC di Martina Franca? Tre fra tutti: il Gen.Romolo Mangani – Comandante - il Ten.Col.Guglielmo Lippolis - direttore dell'RCC – ed il Col.Patroni Griffi – quella sera capo controllore.

Nelle registrazioni telefoniche sequestrate relative al sito (mancano come c'era da aspettarsi quelle relative ai contatti con Marsala), i primi due parlano e spiegano, ipotizzano e chiedono, relazionano e dispongono.

Nella famosa telefonata delle 08,17 ora locale del 28 giugno 1980 (@) Mangani e Lippolis si scambiano alcune illuminanti informazioni che, adesso, andranno commentate con la schiettezza che meritano, lungi da interpretazioni fantasiose e/o giustificative. Un commento più puro possibile, tratto dalle stesse dichiarazioni delle parti, avulso dalle scusanti volute da chi ha cercato di interpretare tra le righe:

M - buongiorno, che c'è le stesse novità del.. della radio o qualcosa di più?

L - no, c'è.. alle 7,15 Bravo hanno trovato in 39,49 - 12,55 una macchia oleosa.. con materiale che viene a galla,...

⁵ Adulio Ballini, verbale interrogatorio 25 settembre 1989, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.2, da p.387.

⁶ Udienza del 27/04/2001 Pag.211.

⁷ Adulio Ballini, trascrizione testimonianza 10 gennaio 1996, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.36, da p.10811.

Intanto: Martina Franca, il terzo ROC/SOC e il Centro Regionale Soccorso (RCC), organi di informazione massimi per l'A.M., hanno ormai acquisito la notizia del ritrovamento del punto esatto di caduta del DC9 Itavia. Non è questione rilevante, per adesso; lo diverrà quando affronteremo la vicenda del plottaggio del Col.Russo effettuato a Ciampino.

M - bene

L - fino qui.. è stato un bel lavoro

M - e ma

L - comunque io le porto su.. se lei rimane lì

M - sì, sì, sto qui

L - e allora le porto la carta con tutto quello che abbiamo fatto perché qua le telefonate dei parenti si stanno sprecando

M - ma chi gliel'ha dato l'indirizzo a questi

L - e chi cacchio lo sa, evidentemente l'avranno preso dall'aviazione civile, da qualcuno, ogni tanto hanno telefonato due persone da Palermo, una da Roma, una da Bologna.. naturalmente io non ho potuto far altro che dire che stiamo lavorando e che non ci sono novità, punto e basta, non ho dato ulteriori spiegazioni, però ho dovuto dire che stiamo facendo tutto quanto era possibile fare, quanto è previsto fare

Lippolis avvisa il proprio superiore che gli porterà la "carta", e cioè (probabilmente) il risultato degli esami radaristici trasposti su carta. Tranquillizza, però, il proprio interlocutore sul fatto di non aver dato alcuna notizia ai parenti delle vittime che, nel frattempo, continuavano a chiamare. Chissà come sarebbe andata se Lippolis fosse stato un po' più loquace...

M - è chiaro... ma è possibile che.. e non c'è altra.. sicuramente non c'è stata altra attività in zona, eh?!... Cioè non c'è nessun disperso di altra.. di altro tipo, no?!

L - no, no, no, no

M - perché cascare così, o ci si incrocia

L - no questo.. o è esploso

M - eh, sì, va bene, ma esplodere vuol dire proprio scoppiare, eh

Mangani chiede, quindi, se sono stati ritrovati resti di altri velivoli. La sua è una precisa istanza, sicuramente motivata da un'analisi radar già effettuata o comunque da informazioni ben precise.

Ed infatti, nel prosieguo, Lippolis chiarisce:

L - ci sono state delle battute radar strane però riguardavano un altro velivolo tutte cose che so' state eliminate, ora il problema è questo, questo ha dato un rapporto chiaro per radio ad una certa ora,

dopodiché è stato battuto dalla nostra difesa e questo è accertato

Quindi, risultavano alcune battute radar strane, che riguardavano altro velivolo; quindi la difesa aerea l'aveva visto e seguito il DC9 ed aveva visto le "battute strane" di un altro aereo. Ma proseguiamo, perché adesso il Gen.Mangani dichiara specificamente la propria ipotesi, e pretende una risposta altrettanto esauriente:

M - però

L - ha avuto tre battute radar confermate da dalla nostra difesa aerea, e infatti è proprio vicino all'ultima di queste battute che.. un po'più avanti che c'è 'sta macchia oleosa

M - no, no, perché io ho detto.. io escluderei tutto tranne le puttanate cioè o è esploso per qualcosa che

L - non c'è altra possibilità

M - o si sono incrociati in due

L - apposta non ci sono altre

M - appunto è questo che bisognava (accertare)

Mangani ha avuto la sua risposta, e Lippolis deve specificare: non è accertata l'ipotesi di collisione con un velivolo che intersechi la rotta del DC9 Itavia, ma quell'aereo non era solo, un altro comunque lo seguiva a breve distanza:

L - sì, non c'è stato traffico, l'altro traffico battuto dalla Rita.. l'altro traffico battuto è il traffico a 47 mila.. a 37 mila piedi che viaggiava parallelo a questo a pochi minuti di distanza

Mangani ha bisogno di essere ancora tranquillizzato; un aereo a 37 mila piedi non è certamente civile. Chiede allora se le condizioni metereologiche fossero compatibili con la sicurezza del volo:

M - a proposito lui ha detto.. ha abbassato quota per il.. per il vento, a che quota è sceso?

L - no, no lui camminato a 260

M - a 260

L - 260, il vento che c'era era una corrente a getto a livello duecento.. è una corrente a getto di 100- 120 nodi alle 20,55 locali, davano una corrente a getto a livello 27 forza 100-120 nodi da 260.. però lui la controllava bene perché tutti i rapporti che ha dato finché ha parlato, controllava perfettamente il vento, quindi vuol dire che ne era a conoscenza, non ha avuto problemi, perché se si è mantenuto in rotta.. con quel vento, vuol dire che lo controllava bene..

M - no, bisognerebbe pensare soltanto a una.. a una raffica di quelle..

L - ma non

M - *particolari*

L - *ma non è possibile, per..*

M - *che gli abbia spezzato un'ala, cazzo ma non*

L - *e va bene ma volava a 260, ma non (inc.) no, senz'altro*

M - *oh, e che vuol pensare*

L - *guardi una.. una corrente di quelle che si.. se fosse stata a Sud di un cumulo (inc.), no, nella parte del cumulo (inc.), no, nella parte del cumulo (inc.) anche a 20 miglia (inc.) poteva scassa' qualche cosa, ma una corrente a getto normalmente lei lo sa, viene sfruttata perché (inc.) non..*

M - *va bene*

L - *non è un problema, quindi questo secondo me o c'è qualche cosa di strano a bordo...*

M - *va.. vabbe', la lascio Lippolis, io sono in ufficio, eh*

L - *si, comandi*

M - *grazie*

L - *prego.*

Deduciamo, da questa importante telefonata, che tra la sera del 27 e la prima mattina del 28 giugno 1980 a Martinafranca fu particolarmente attiva, fece controlli telefonici e radaristici, effettuò trasposizioni su carta ed ipotizzò diverse ipotesi sul disastro.

Mangani era quello che, in contemporanea a Guido Guidi (operante in altro diverso sito: Ciampino) aveva da subito ipotizzato una collisione (@).

Lippolis è quello che ipotizza sin dalle prime ore, invece, una mera esplosione (@), ed è quello che - essendo un esperto in incidenti aerei - si reca a visionare i reperti del DC9 e certifica di aver trovato segni di esplosione (seggolini "pieni di brandelli di carne").

Ma c'è anche Patroni Griffi che, come detto, quella sera svolge funzioni di Capo Controllore. E' lui che coordina tutti i contatti con i vari siti subalterni, ed è lui che riceve i plottaggi relativi alla situazione aerea di quel basso Tirreno. E' lui che acquisisce e tratta, quindi, il maggior volume di informazioni sull'evento.

Ma di lui parleremo più avanti, come più avanti riprenderemo il discorso relativamente a Mangani e Lippolis.

Altri soggetti attivi del sito Martinafranca erano : Attanasi Rosario, Di Santo Vito Antonio, La Sorsa Pietro, Smelzo Giovanni e Marzulli Pietro. Ma c'erano anche Piccio Pietro ed Arati Giancarlo.

- **Piccio Piero:** *Comandante della 3° Regione Aerea* da cui dipendeva direttamente il 3° ROC di Martinafranca. Fu informato del fatto durante la

notte successiva al 27 giugno '80 attraverso una telefonata di Mangani. Sentito all'udienza del 13.03.01, precisa di aver parlato lui stesso con l'ufficio del Capo di Stato Maggiore e con il Sottocapo, poi modera i termini dichiarando di aver tentato di mettersi in contatto ma di non esservi riuscito, e conclude specificando di aver parlato solo con il 3° Reparto della S.M. (Gen.Melillo). Ci dice che l'Ufficio del Gen.Melillo era stato già informato dei fatti proprio dal 3° ROC poiché questo poteva ben "bypassare" il Comando di Regione comunicando direttamente con lo Stato Maggiore.

- **Arati Giancarlo:** *Comandante* del SOC dispose sin da subito la conservazione dei nastri di registrazione foniche e radaristiche. Sentito all'udienza del 7.3.01 ha dichiarato che il sito di Martinafranca riceveva solo il traffico "significativo" intendendo per questo le tracce X.Trail, le Zombie, le Ostili, le Kilo, le Uniform e gli intercettori; *"Queste erano le sei tracce che venivano automaticamente trasmesse dai calcolatori dei siti automatizzati alla consolle del Capo controllore di Martina Franca o via fonetico manuale dai siti ancora fonetico manuale"*⁸. In relazione ai nastri "bloccati" dal suo provvedimento, specifica che nel '87/'88 fu chiamato dal Gen. Casagrande per verificare il contenuto della scatola contenete, appunto, l'oggetto del suo provvedimento di sequestro: *"sono andato a Martina Franca a vedere e dentro c'era solamente una copia, battuta a macchina, della registrazione del nastro Martina/Brindisi, di soccorso, del canale del soccorso e basta. Era una scatola che normalmente si usa per contenere i nastri, quindi evidentemente quei nastri erano stati mandati da qualche parte, perché lì non c'erano più"*⁹. Chiarisce che la disponibilità, ed insieme la responsabilità, sulla documentazione sequestrata non era del SOC ma rientrava in quella del ROC al cui comando era, allora, in Gen.Mangani il quale, a sua volta, era subordinato al Gen.Casagrande diretto subalterno del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica¹⁰. Ovviamente i nastri delle registrazioni radar, come è noto, non sono stati più ritrovati. Arati, infine, specifica ancora una volta che a Marsala, in caso di esercitazione Sinadex, *"Una o due consolle rimanevano in fonetico manuale per il controllo... per la sorveglianza aerea. Quindi il controllo della traccia del DC9 inizialmente, almeno per i primi dieci minuti è stato fatto in fonetico manuale da Marsala. Cioè che lo vedeva e lo... lo plottava in fonetico manuale"*¹¹;
- **Attanasi Rosario:** era *Assistente al Capo Controllore* presso il 3° Roc di Martinafranca ricorda di essere stato in servizio, quella sera, e che la notizia della scomparsa del DC9 fu annunciata da una telefonata di Marsala. Il 3° Roc ricevette i plottaggi di Marsala, Licola e Poggio Ballone (quest'ultimo tramite Iacotenente). Dichiarò di essere stato lui personalmente ad annotare i plottaggi sui registri di sala, plottaggi che poi vennero trasmessi all'Ufficio Operazioni del 3° SOC il cui comandante era il Ten.Colonnello Arati; compilò anche i registri di protocollo annotando tutte le telefonate effettuate e ricevute. In relazione alla

⁸ Udienza del 7.03.01 Pag.143.

⁹ Udienza del 7.03.02 Pag.148.

¹⁰ Udienza del 7.03.01 Pag.173.

¹¹ Udienza del 7.03.01 Pag.163.

domanda sulle operazioni di soccorso, e quindi alla richiesta tramite COSMA a Sigonella, il teste evidenzia una questione di significativa importanza: "**TESTE ATTANASI ROSARIO:** allora, nel Mediterraneo ci sono, almeno c'erano, adesso non lo so, dei voli continui, sia di antisommergibili che partivano da Sigonella... **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** non ho capito bene. **TESTE ATTANASI ROSARIO:** aerei antisommergibili, che partivano da Sigonella e ... (incomprensibile) che venivano addirittura dalla Francia, cioè con una lunga autonomia. **PUBBLICO MINISTERO ROSELLI:** sì. **TESTE ATTANASI ROSARIO:** noi di questi aerei avevamo semplicemente una notifica di, come dire, di inizio volo e di una certa durata, però non sapevamo le zone dove andavano a operare, quindi sappiamo, sapevamo, meglio dire, che c'erano questi aerei che potevano essere utili ai fini di un'immediata ricerca...¹²". Conferma l'esistenza di un "corridoio militare" usato per lo più dagli Americani che passava dal sud della Sardegna per poco più a nord di Pelermo proseguendo verso le Isole Eolie e poi Caraffa-Catanzaro tagliando la Calabria sino alla Grecia.

- **Di Santo Vito Antonio:** fu il Capo Controllore che, presumibilmente, la mattina del 28 giugno diede il cambio a Patroni Griffi smontante. Significativa è la sua affermazione circa i monitor di sala che riportavano visibilmente tutta la situazione radar trasmessa dai radar collegati in automatico; in relazione ai "tipo" di tracce trasmesse, precisa: "**AVV. DIF. BARTOLO:** lei ci può dire se su quello schermo venivano riportati anche i dati relativi al traffico civile o solo quelli relativi al traffico militare eventualmente. **TESTE DI SANTO VITO ANTONIO:** c'era tutto, sia il traffico civile che militare, noi avevamo anche i piani di volo che seguivamo anche... i velivoli civili"¹³.
- **La Sorsa Pietro:** Addetto alla Identificazione, ricorda di essere montato in servizio la mattina del 28 con funzioni di collaboratore al Capo Controllore. Conferma che sul registro del Capo Controllore dovevano essere riportate tutte le operazioni svolte in sala e precisa, in merito ai monitor presenti in sala, che in essi venivano visualizzate tutte le tracce trasmesse dai siti periferici.
- **Smelzo Giovanni:** Tenente addetto al Centro Soccorso Aereo (RCC) di Martinafranca, era in servizio quella sera. E' l'autore di diverse telefonate che evidenziano l'ipotesi di collisione o di esplosione, la presenza di esercitazioni militari e di voli militari americani. Smelzo è personaggio molto attivo in tutte le fasi del soccorso, sicuramente uno dei pochi veramente concludente. Riceve la notizia della scomparsa del DC9 dal Mar.Marzulli del ROC, si allerta immediatamente per avviare i soccorsi, avvisa direttamente il Gen.Mangani ed il Ten.Col.Lippolis (che tra l'altro lo raggiunge in sala soccorso). Ricorda che la notizia di "traffico americano" gli arrivò dal sottocentro di Soccorso sito a Ciampino attraverso il Mar.Marzulli; di questo ne riferì subito a Patroni Griffi ed al Centro Operativo dello Stato Maggiore (COP). Parla con il West Star per accertarsi con gli americani, con gli aeroporti di Napoli e Palermo, con

¹² Udienza del 7.03.01 Pag.222.

¹³ Udienza del 6.03.01 Pag.83.

Berardi (@). Rammenta, inoltre, l'instaurarsi di un "rapporto diretto" tra Lippolis ed il Capo Sala dell'ACC di Ciampino (Trombetta @).

Sono ben noti i contenuti delle telefonate di Smelzo; quello che emerge con perfetta chiarezza è un'ambientazione di assoluto allarme: quel "Punto Condor" che aveva così subitaneamente inghiottito il DC9 Itavia ... come poteva essere successo così senza alcun segnale di allarme ... come era possibile che fosse sparito così subitaneamente ... e se "qualche pollaccione" si fosse scontrato? Ma gli Americani avevano aerei in volo? E la Saratoga dov'era?

- **Marzulli Pietro:** maresciallo *addetto al Centro Soccorso Aereo (RCC)* era anche lui in servizio, quella sera e collaborava con il Ten.Smelzo a stretto contatto con il SOC. Riceve la notizia della scomparsa del DC9 dal Mar.Bruschina (@) di Roma (Ciampino) e la riferisce a Smelzo. Conferma, infine, che i dati così visualizzati sui monitor venivano automaticamente registrati in bobine magnetiche.

- **Lippolis Guglielmo:** Sentito all'udienza del 7.03.2001 era il *Direttore dell'RCC*, fu avvisato dell'evento mentre si trovava a casa e si recò in sala operativa verso le 24 per organizzare i soccorsi. Conferma che la notizia arrivò da Ciampino e specifica che Patroni Griffi gli fece vedere la trasposizione su carta del tracciato già la mattina successiva, dicendogli: "*Vede Comandante, si vede che l'aereo è rotto in due o tre pezzi*¹⁴". Su questo documento il Teste ha già perso la memoria, ma potrebbe trattarsi dello stesso che Lippolis descrive durante le dichiarazioni rese al Gen.Barale: "*Fecero vedere la carta con tutti i pezzettini, che uno la portò da Ciampino, la carta del traffico aereo in cui si vedeva chiaramente la traccia dell'aeroplano che spariva*¹⁵".

Sulla presenza di aerei in volo americani ci dice che vi era stata una esercitazione ma che era finita alle 6,30-07,00 di sera. Specifica, tra le varie altre cose, che "*avevamo una media di cinquantaquattro navi russe nel mediterraneo, che venivano plottate*¹⁶" così chiarendo che anche il traffico del "blocco" contrapposto era perfettamente sotto controllo. Anche quello americano e non, amico e nemico, era sotto controllo presso il ROC di Martinafranca: "*Queste tracce vengono elaborate da tutti gli altri siti radar da un computer, che una volta era grande, grande, adesso sarà piccolo, piccolo, ma vengono elaborate e poi viene fatto un plottaggio generale di tutta l'area sottoposta a sorveglianza*¹⁷".

Sulla notizia del rinvenimento di una macchia oleosa, dichiara di averla ricevuta vero le sette del mattino successivo e di averla certamente comunicata sia allo Stato Maggiore che a Ciampino.

Lippolis ci dà una testimonianza importante su un altro fatto: l'ipotesi di esplosione (sia interna che esterna) fu fatta sin dalla mattina del 28, non appena si ebbe notizia delle condizioni dei cuscini ripescati in mare. Questa ipotesi fu da Lui riferita a "*tutti quanti là*¹⁸" e certamente al

¹⁴ Udienza del 7.03.2001 Pag.12.

¹⁵ Audizione Commissione Gen.Barale – Dichiarazioni Lippolis Guglielmo.

¹⁶ Udienza del 7.03.2001 Pag.27.

¹⁷ Udienza del 7.03.2001 Pag.55.

¹⁸ Udienza del 7.03.2001 Pag.16.

Gen.Mangani. Lippolis è un esperto di incidenti aerei, per questo viene mandato a Palermo per visionare i reperti; lì trova un serbatoio supplementare di aeroplano "tipo F84", un carrello di un B25 della 2° guerra mondiale, un casco di pilota d'aereo americano con la scritta "John Drake". Comunica telefonicamente i risultati del suo sopralluogo al Gen.Mangani il quale, da un primo convincimento di collisione, aveva – almeno nei confronti di Lippolis - maturato l'altra ipotesi del cedimento strutturale. Così il teste descrive le operazioni svolte durante la sua inchiesta a Palermo, che durò 4 o 5 giorni: *"chiamai la Società "Itavia" e mi feci mandare sia il... la situazione dell'aeroplano, quindi la... che tipo di aeroplano era, che cosa aveva fatto, così scoprimmo che questo velivolo aveva fatto il trasporto del pesce, era stato revisionato a zero, era completamente nuovo, mi fu detto addirittura che fu cambiato tutto il polistirolo perché puzzava di baccalà, di pesce che loro trasportavano. Quindi, questo aereo era letteralmente nuovo. Successivamente mi feci dare la disposizione interna di tutti i sedili, e quindi posizionammo, dal numero del... che compare dietro al cuscino della poltrona dell'aeroplano, posizionammo questi sedili, e così trovammo una certa area in cui risultavano qualche cosa, un... c'era stata un'esplosione, interna o esterna, non sto qui a discutere. C'era stato qualche cosa, perché c'erano delle bruciature sui sedili, perché c'erano queste macchie di sangue e quant'altro. E quest'area era grossomodo, entrando dalla porta anteriore del DC9, verso sinistra, e c'erano... decidemmo anche quali grossomodo dovevano essere le file dei... dei sedili interessati. E qui sorge il problema del perché della bomba, perché appunto una esplosione interna che possa provocare quel danno ai sedili, può essere solamente un'esplosione. Può essere a mio avviso, lascio agli altri di decidere. A mio avviso poteva essere soltanto una esplosione, e siccome lì sotto c'è il vano bagagli, io ho ipotizzato che ci potesse essere stata una esplosione nel vano bagagli, questo è quanto¹⁹".* Di questa indagine il Lippolis redige una relazione per iscritto che, ovviamente, non poteva non essere trasmessa a chi di dovere.

- **Mangani Romolo:** l'allora Comandante del 3° ROC era il Gen.Mangani, il quale fu subito informato dell'avvenimento (21,37 ore locali). Mangani si pone sin da subito l'interrogativo della collisione (@) e, sino alla mattina del giorno successivo, è ancora convinto che tale possibilità sia più che plausibile (@). Mangani è il diretto superiore di Lippolis e da questi riceve le informazioni circa il sopralluogo a Palermo; si occupa di verificare l'appartenenza del casco di pilota con la scritta "John Drake", riceve ed elabora le impressioni avanzate circa l'ipotesi di esplosione.

Il comandante del ROC era funzionalmente subordinato al Gen.Casagrande ma lo poteva bypassare contattando direttamente l'ufficio del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica (vedasi dichiarazioni Piccio Piero). E' questa un'argomentazione che specificheremo più avanti, considerandola nel complesso, ma qui basti ricordare che il Mangani ha pacificamente ammesso di aver riferito, nella mattinata del 28 giugno 1980, al Generale Bartolucci o al Gen.Ferri. Noi pensiamo che il Mangani

¹⁹ Udienza del 07.03.2001 Pag. 9 e ss.

abbia avuto un contatto privilegiato con Bartolucci, e ciò in considerazione del buon legame di amicizia, e quindi di confidenza, che legava i due (@). L'ascolto, e la correlativa analisi, delle telefonate effettuate dal Mangani sin alla mattinata del 28 giugno, denota un più che giustificato stato d'ansia, una preoccupazione reale: quell'aereo era inspiegabilmente andato giù, in un attimo, ma non si era potuto trattare di una raffica di vento, o di un cedimento strutturale; era sicuramente una esplosione, ne era convinto sia lui che il suo interlocutore Lippolis. Ma Mangani non concorda con Lippolis: c'è qualcosa che collide, c'è qualcuno che si incrocia o che comunque segue a breve distanza: ci sono *"tre battute radar confermate dalla nostra Difesa Aerea"²⁰*. Quali sono queste *"tre battute radar"*, a quale altro velivolo si riferiscono, e da quale fonte Mangani ha acquisito questo dato, visto che non sono riportate in nessun plottaggio dei siti sott'ordinati a Martinafranca? Queste preoccupazioni non vengono riferite a chi di dovere? La mattina del 28 il Gen.Bartolucci ci dice di non aver parlato con Mangani; e questo è comprensibile nella logica della propria difesa che lo spinge a dichiararsi distante da qualsiasi ipotesi avanzata dai propri subalterni e da qualsiasi persona abbia partecipato alle analisi di tali ipotesi. Bartolucci, il Capo, non ne sa niente, e con lui – di conseguenza – il suo Vice capo Ferri. Figuriamoci cosa ne possano sapere Melillo e Tascio.

- **Patroni Griffi Vito:** il *Capo Controllore* di Martina Franca è il protagonista dell'udienza tenutasi il 28.03.2001. Del fatto viene informato attraverso una telefonata di Marsala con la quale rimane in contatto per le operazioni di soccorso; parla con Ballini di Marsala, con Di Miccio ed Acampora di Licola, riceve ed elabora i plottaggi dei siti sott'ordinati a Martina Franca, si occupa dell'identificazione del luogo di ultima battuta radar, analizza le possibili cause del sinistro, telefona a Iacotenente (Cassano) per avere chiarimenti sulle tracce inizializzate da Potenza Picena, chiede informazioni a Poggio Ballone. Correla la traccia Alfa Golf 266 al DC9 escludendo la Lima Kilo 477 ad esso invece attribuito da Licola. Patroni Griffi ci dà un'informazione importante: sulla possibilità di visionare in tempo reale le tracce comparse sugli schermi, e registrate sulle bobine, dice che *"potevano benissimo inserire la traccia come sintetico, mi potevano mettere un sintetico su qualsiasi posizione richiesta. Questo sì, avrebbero potuto farlo"²¹*. Spiega il senso ed il significato delle sue affermazioni telefoniche circa il *"salto da canguro"* ed il *"baffone"* denotando buona familiarità con gli aspetti tecnici ma evidenziando contestualmente una situazione radar – così come trasmessa dei siti periferici - confusa e distorta, al punto da essere ritenuta da lui stesso inaffidabile ed imprecisa. Tale condizione si incastra perfettamente con il contestuale allarme sulla presenza di altri voli non identificati, con le esercitazioni americane in corso, con le verifiche su possibili collisioni, con i limiti strutturali e di portata dei siti radar di cui Patroni Griffi ha piena consapevolezza. Di estrema

²⁰ PIZZA - C - MARTINAFRANCA - CANALE 13 - Telefonata h.06,17/Z del 28.6.1980 - giro 103

²¹ Udienza del 28.03.2001 Pag.29.

importanza è il chiarimento che il Teste dà circa la trasmissione delle tracce Friendly a Martinafranca da parte dei siti semiautomatici; pur dichiarando in via generale che tali tracce non fossero trasmesse, specifica che " *c'era un intervento dell'operatore a consolle che inibiva l'invio delle tracce friendly a Martinafranca²²*" mentre, per i siti fonetico manuali, l'imput funzionava al contrario (nel senso che l'operatore doveva intervenire per attivare la trasmissione delle friendly). Tale situazione, per il punto di vista di questa Parte Civile, è chiarificatrice del perché, quella sera, Marsala trasmette una quantità di tracce friendly che, secondo la prima versione del Patroni Griffi, non dovevano interessare Martinafranca: l'imput non era stato dato ed il sito trasmetteva un po' di tutto, e non solo a Martinafranca (@).

Martina Franca non è, ovviamente, tutta qua. Ci sono altre situazioni che sono sicuramente rilevabili ed esaminabili. Per intanto, sulla scorta della breve disamina che ha preceduto, basti una semplice osservazione: Martinafranca è il "centro di raccolta" per eccellenza delle informazioni radaristiche e delle prime ipotesi sull'incidente. Gli operatori di sala, da Lippolis a Patroni Griffi, corrispondono direttamente al Gen.Mangani (Capo del 3° ROC) il quale, a sua volta, dipende dal Gen.Piccio (Capo della 3° Regione Aerea); Piccio, dal canto suo, ha un canale informativo diretto con il 3° Reparto dello S.M. dell'Aeronautica (Gen.Melillo) ma il ROC può ben "bypassare" tale canale e comunicare direttamente con lo SMA. Sappiamo che Piccio viene informato la sera stessa dell'evento da parte del Gen.Mangani.

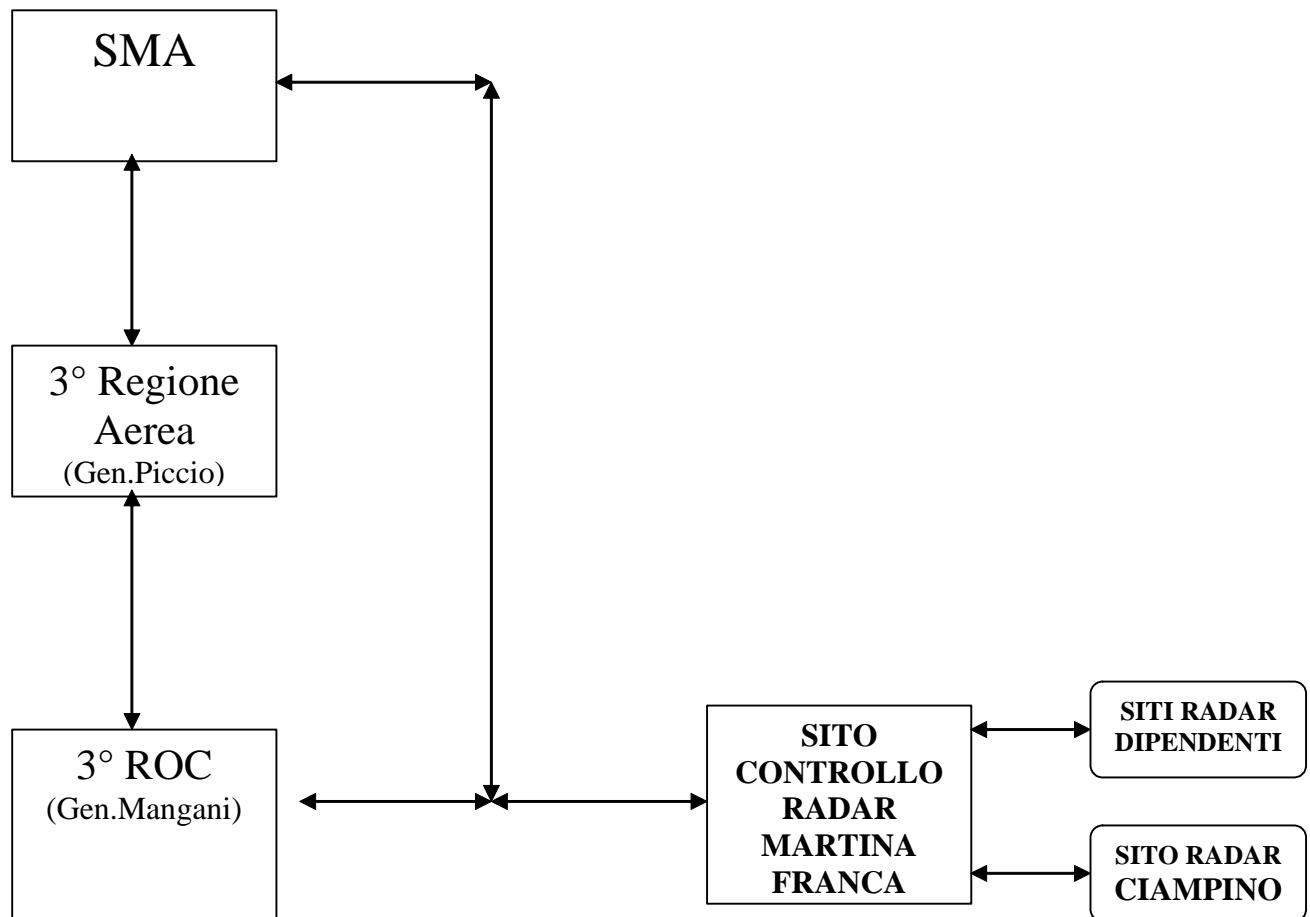
Sappiamo che Mangani aveva sin da subito ipotizzato che "qualche pollaccione" potesse essersi scontrato in volo. Ma sappiamo, anche, che tale convinzione viene mantenuta dal Mangani anche nella mattinata successiva, proprio in concomitanza della verifica che Melillo espleta per conto di Bartolucci. E sappiamo, inoltre, che il diretto subalterno di Mangani, Lippolis, viene mandato a Palermo per verificare i resti dell'aereo e (con quale autorità non è stato lecito accertare, ma si presuppone che ne avesse autorizzazione e rappresentanza), richiede dati all'Itavia ai fini della ricostruzione del velivolo concludendo, immediatamente, in precise informative telefoniche al suo superiore Mangani ed in una relazione scritta, redatta dopo qualche giorno, non si sa più dove finita.

E' stata sicuramente una esplosione, conclude Lippolis, interna o esterna non è certo, ma comunque di esplosione si tratta. E' altresì sintomatico, in tale contesto, che proprio il casco da pilota con la scritta "John Drake" sia poi stato fatto sparire, e con esso anche il "serbatoio militare" visto dal Lippolis durante il suo sopralluogo a Boccadifalco.

L'Aeronautica Militare ha sicuramente acquisito l'informazione di Lippolis per la via gerarchica, e con essa certamente i suoi più alti comandanti hanno preso piena coscienza delle ipotesi di esplosione. Non c'è dubbio alcuno, non può

²² Udienza del 28.03.2001 Pag.222.

essere il contrario, a meno di non ammettere che la struttura si comportasse come se i propri settori fossero a “compartimenti stagni”. Ma non è così. Questo lo sappiamo tutti, accusati ed accusatori.



Ma c'è un'altra via attraverso cui lo SMA acquisisce notizie in merito all'incidente. E' la via più immediata perché proviene dall'Ente che non solo aveva la responsabilità prioritaria sul controllo di un volo civile, ma aveva anche una gestione militare dei propri soggetti in esso operanti. E' il sito radar di Ciampino.

CIAMPINO - ACC (Area Control Center) / CRAV

Alle ore locali 20.59'45", secondo le registrazioni di Roma Ciampino, viene battuto l'ultimo segnale secondario del transponder del DC9 Itavia IH870, corrispondente alle coordinate 39°43'Nord e 12°55'Est, mentre l'aeromobile era livellato a quota 25.000 piedi e stabilizzato sulla rotta assegnata. Nei quattro minuti che seguono il Controllore (Corvari Umberto) chiama l'aereo senza ricevere alcuna risposta. Inizieranno, quindi, le operazioni di ricerca e tra le prime, alle ore 21,11 locali, Ciampino chiederà al radar militare di Marsala se

l'avevano controllato. Seguiranno una serie di attività di ricerca che saranno, di seguito, brevemente analizzate in relazione ai soggetti operanti nel sito.

L'aereo era stato seguito, nel suo ultimo volo, dal Controllore La Torre Antonio che lo aveva passato per il procedurale a Corvari Umberto. Il sito aveva rilevato sui propri monitor la presenza di tracce "razzolanti" con ciò intendendosi quelle tracce che denotavano voli operativi a transponder spento probabilmente riferibili alla presenza di portaerei; anche per tale motivo, nell'imminenza dei fatti, fu contattata l'Ambasciata Americana.



"Conversazioni
telefoniche Ciampino

- **Bruschina Roberto:** faceva parte dell'RCC (Rescue Sub Center) che era l'ente di primo contatto per lo svolgimento e l'esecuzione delle operazioni di soccorso da parte di Ciampino. Bruschina è colui che comunica a Martinafranca, nella famosa telefonata delle 22,22 ora locale (@), che nella zona del DC9 vi era "traffico americano molto intenso". Sentito all'udienza del 5.06.2001, specifica che trattatasi probabilmente di *"traffico di portaerei, traffico militare"*²³.
- **Cervesato Alberto:** Assistente Controllore ad Umberto Corvari, addetto al settore est/sud/est, ci ha confermato che nell'imminenza dei fatti furono effettuate alcune telefonate di controllo tra cui una a Marsala che rispose di essere in esercitazione. Il Cervesato dice, inoltre, di essere stato informato del ritrovamento dei pezzi dell'aereo verso le 7, forse 8, del mattino successivo.
- **Chiarotti Elio:** è il Controllore che effettuò la telefonata all'Ambasciata Americana (h.20.23-bob.VI-Ciampino-Canale 28, e telefonata delle h.20.41-bob.VI-Ciampino-Canale 27). Addetto al settore arrivi Nord, prese il controllo del DC9 in "frequenza" a metà strada tra Firenze e Bolsena. Sentito il 21.02.01, conferma di aver ricevuto la richiesta di effettuare la telefonata all'Ambasciata Americana da Porfirio Massari, ma non spiega "perché" la chiamata fu effettuata solo a questa Ambasciata e non ad altre. Su questo argomento, il Teste appare palesemente reticente e ritrae sostanzialmente le sue precedenti dichiarazioni; su contestazione del PM, il quale gli riporta una sua precedente e contrastante dichiarazione (@), Chiarotti replica in maniera enigmatica :*"non ricordo esattamente le parole ma non vedo nessun motivo per cui non posso aver detto quello che detto, praticamente la... la sostanza rimane la stessa"*²⁴. Il Teste persevera: **"PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO** Quindi come vede lei dà una risposta molto più puntuale e precisa, cioè dice: "Abbiamo pensato ad una collisione, abbiamo pensato ad una collisione con un aereo americano, abbiamo quindi deciso di chiamare l'Ambasciata Americana per vedere se avevano perso un aereo"; non è così? **TESTE CHIAROTTI ELIO:** è così e non è così... **PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO:** io ho solo letto quello che ha risposto. **TESTE CHIAROTTI ELIO:** ...cioè a

²³ Udienda del 5.06.01 Pag.8.

²⁴ Udienda del 21.02.2001 Pag.12.

dire, non si può leggere tra le righe, prima di tutto queste parole non sono state dette all'Ambasciata Americana ma queste sono tutte un po' illazioni, anche se esternate così, in forma discorsiva da me al Giudice Priore. Ehm...²⁵". Incalzato dalle precise e logiche considerazioni del PM, il Chiarotti decide, quindi, di buttare la palla in calcio d'angolo: **"PUBBLICO MINISTERO NEBBIOSO: lei dichiarò... quella che le sto leggendo non è una sintesi del suo interrogatorio che è un atto formale e non un momento discorsivo colloquiale con il Giudice Istruttore, ma è esattamente la trascrizione del suo interrogatorio, dove sono riportate parole per parole le frasi, le mezze frasi, le sospensioni. Allora io le faccio un'altra domanda: visto che lei ha risposto con precisione e con puntualità, con le espressioni che io le ho chiesto circa i motivi per i quali fu fatta la telefonata all'Ambasciata Americana, le chiedo di precisare allora oggi in aula se erano false o sbagliate o male interpretate quelle dichiarazioni rese in istruttoria o se sono vere quelle che sta dicendo oggi qui in aula. (omississ) TESTE CHIAROTTI ELIO:** a questo punto la mi risposta è: non lo so. Non lo so perché le parole siano differenti, del resto io ho maggiori ricordi, se devo essere sincero, di quello che è avvenuto venti anni fa che non quello che sia avvenuto otto anni fa, quel... questa... questo interrogatorio da parte del Giudice Priore non ne ho un ricordo molto, molto, molto chiaro. Quindi che le parole che io abbia detto siano differenti da quelle che dico oggi, posso ammetterlo nel senso che non ho nessun... nessun ricordo effettivo di quell'interrogatorio, come non ho ricordo nemmeno esattamente quello che ho detto all'Italia, come... Non si può ricordare tutto quando è un discorso di routine, quello del traffico aereo intendo²⁶". A questo punto il Chiarotti, che per sua stessa ammissione dichiara di ricordare sempre tutto, cade nel più assoluto oblio: non rammenta voci di esercitazioni militari, non ricorda notizie su traffico operativo in zona, non ricorda di aver controllato nulla di quell'aereo.

- Colonnelli Pierangelo: *Assistente al Traffico Aereo, prestava servizio a fianco al Controllore con il quale condivideva la visione dei monitor posizionati davanti. Inoltre era addetto, quella sera, alla consegna dei fogli contenenti notizie sui piani di volo. La sua testimonianza è importante e preziosa per la ricostruzione dei fatti: ricorda "...di aver notato mentre portava sotto un piano di volo al T.S.R (settore sud), alcune tracce sullo schermo radar, (omississ) lo schermo radar del T.S.R. alcune tracce diciamo così che erano fuori... ho avuto modo di notare queste tracce, così, saltuarie. (omississ) ... da quel che potevo dedurre io non era di traffico, diciamo, interessato dal controllo, quindi non era un traffico, traffici sotto il controllo, il nostro controllo insomma. (omississ) ... c'è un traffico di esercitazione militare che può apparire per qualche secondo, scomparire, diciamo, alla loro rotta, in base all'esercitazione che stanno attuando. Mi era parso appunto di riscontrarlo lo stesso quella sera, (omississ) ... sicuramente era a sud di Ponza, con esattezza la*

²⁵ Udienza del 21.02.2001 Pag.14.

²⁶ Udienza del 21.02.2001 Pagg.15 e 16.

distanza da Ponza non so dirla quanto²⁷". Colonnelli conferma in pieno le sue precedenti dichiarazioni, contestategli dal difensore di Parte Civile Avv.Marini: *"ho parlato di tracce e di traffico militare perché se si fosse trattato di traffico civile esso sarebbe stato in contatto con noi", ... "su questo punto concordavano tutti i colleghi che erano vicini allo schermo del T.S.R., ricordo che sullo schermo appariva accanto a queste tracce anche la quota, che era piuttosto bassa, sicuramente sotto il livello che poteva interessare le aerovie, non ricordo però se vi fosse anche il numero di codice. Le tracce erano sicuramente un paio, probabilmente anche di più"*.

Questo traffico il Colonnelli lo nota circa mezzora dopo essere montato, alle 20,30 circa, quindi.

- **Corvari Umberto**: *Controllore Procedurale* in turno al settore Sud, fu colui che seguì per ultimo, in contatto radio, il volo del DC9. Ci specifica di non aver guardato direttamente sul tubo radar, anche se ne aveva la possibilità essendo questo posto a breve distanza dalla sua postazione. Ma non era sua competenza, guardare il tubo. Il DC9 gli fu passato dall'operatore addetto al T.S.R., chiese la posizione e lo stimato di arrivo, disse al pilota di avvertirlo una volta pronto per la discesa a Palermo. Non avendo ricevuto alcuna successiva comunicazione, richiamò l'Itavia ma non ricevette alcuna risposta. Chiese a Palermo se lo avevano in contatto, ma senza esito. Chiese ad un "Air Malta" di contattarlo in frequenza radio ma, anche qui, nessun risultato. Chiamò Catania (Sigonella ndr) e poi Marsala. Niente. Scaduto il termine di previsto atterraggio (21,13), ebbe idea che all'aereo fosse realmente accaduto qualcosa; scattarono le chiamate di rito e furono poste in atto le procedure di ricerca. Il Corvari ricorda di essere stato chiamato al telefono dal Comandante della RIV (Guido Guidi) e di avere a lui riferito, non rammenta alcuna chiamata all'Ambasciata Americana, è un po' vago sulla persone che lo "circondarono", quella sera, alla notizia della perdita di contatto radio. Ricorda comunque di aver informato subito il Caposala (Massari) ed il Supervisore (Grasselli), e di aver accanto i Controllori dei settori Est/Sud/Est e Est/Sud/Ovest. Corvari si nasconde dietro un filo, nella speranza che il suo incarico di mero Procedurale lo esponga poco a dichiarazioni compromettenti: lui il monitor non lo vedeva, non era sua mansione, altri avrebbero dovuto dedurre considerazioni sul come e sul perché, lui era in cuffia e guardava solo gli strip, il monitor era "defilato" rispetto alla sua posizione (*"in alto a destra, a circa un paio di metri rispetto a me"*). Ma, nello stesso tempo, è costretto ad ammettere che un'occhiatina gliela dava a quel monitor, almeno quando il Controllore Radar gli passava le posizioni dei velivoli: *"Questa è la posizione, e tranquillamente, cioè normalmente si dava anche un'occhiata a quel tubo lassù per verificare che le due informazioni coincidessero²⁸"*. E quindi, per curiosità, lo guardò quel monitor quando non ebbe risposta alcuna dal DC9, ma non vide nulla di particolare, non fece caso a "stelline" varie, perché lui cercava la traccia "vestita" del DC9.

²⁷ Udienza del 17.01.01 Pagg.117 e ss.

²⁸ Udienza del 6.02.2001 Pag.265.

Scivola via, da ogni punto di vista (logico compreso) sul ricordo della telefonata che ricevette da Guido Guidi; quando Guidi, infatti, gli chiede conferma della quota a 250, il Corvari risponde *"Sì, stava a 250, diciamo verso...quando io supponevo fino alla... diciamo al Condor, l'ho visto sul radar, perché, diciamo, a me interessava per l'altro traffico che stava diretto a Palermo, e l'ho seguito personalmente sul radar, diciamo verso Ambra 13 Bravo. Quando io supponevo che fosse su Bravo, non vedendo che mi chiamava, l'ho chiamato io per autorizzarlo a scendere"*. La telefonata continua: Guidi – *"Sull'Ambra 13 Bravo lei non lo vedeva più sul radar?"*. Corvari – *"Esatto, non lo vedevo più. A quel punto l'ho chiamato e da quel momento non ha più, diciamo... in quel momento ho realizzato che non era più in contatto. Intorno ai 55 ha detto che era a 115 miglia"*. Sulla contestazione di tale telefonata il teste appare in grossa, oltre che scontata, difficoltà e non riuscirà a dare alcuna spiegazione plausibile.

- **Cucchiarelli Pierfranco:** *Controllore Procedurale* del settore Est, ci dice che pur non essendo di sua competenza territoriale, lui guardava spesso i monitor rappresentanti la zona a sud di Ponza, per effettuare gli stimati; questa operazione gli veniva agevole poiché i monitor erano posti a poca distanza dalla sua postazione, in alto. E' opportuno riportare integralmente il passo della sua dichiarazione in merito a ciò che vide quella sera: *"quando montai notai, siccome l'occhio ci andava subito, proprio per istinto, notai quest'attività di aerei sconosciuti, ma che per noi si capiva che erano aerei operativi²⁹"*; per questo motivo controllò il Registro dei Notam. In relazione a quest'ultima operazione, va notato che il Cucchiarelli ha dichiarato che era prassi normale notare sul basso Tirreno tracce di quel genere e però non riesce a dare una convincente risposta sul perché, proprio quella sera, visionò il Registro dei Notam pur non essendo, tra l'altro, assegnato a quella specifica zona.

Il Teste comunque conferma la localizzazione di questa attività sconosciuta a Sud/Ovest di Ponza, e ratifica la sua precedente dichiarazione resa il 13 febbraio '95 al Giudice Istruttore (*"ho visto delle due alle tre tracce, le quote erano variabili e i livelli erano tra diciannovemila e ventiquattromila piedi"*). Con le sue dichiarazioni, Cucchiarelli smentisce in pieno quelle di Corvari; anch'egli *"Controllore Procedurale"* dichiara che *"allora ero Controllore Procedurale e questo schermo posto un po' a latere, in alto, era un ausilio per noi, per il controllo procedurale³⁰"*.

- **Diamanti Guglielmo:** il Maresciallo Diamanti era addetto al controllo per il settore arrivi UNR. E' – purtroppo – deceduto lasciando in atti le sue precedenti dichiarazioni; riferisce che La Torre gli disse di aver visto come delle stelline sul monitor radar, e ricorda perfettamente la telefonata effettuata da Chiarotti all'Ambasciata Americana. L'esigenza di questo contatto era dettata *"...dal fatto che volevamo sapere dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente e sapere perciò se le esercitazioni erano finite o meno"*. Il sottufficiale ha inoltre

²⁹ Udienza del 17.01.2001 Pag.8 e 9.

³⁰ Udienza del 17.01.2001 Pag.25.

affermando che, quella sera, erano in corso delle manovre Nato nel Tirreno, tra Ponza e la Sicilia ad Est ed a Ovest dell'Aerovia Ambra 13, con quote più basse di quelle tenute dai velivoli civili. Afferma Diamanti che dal momento in cui era montato in servizio sino a quello in cui l'aereo Itavia era scomparso dagli schermi, aveva notato il protrarsi di presenze militari. Ha inoltre ricordato che prima dell'incidente aveva notato tracce di manovre militari e sugli schermi i transponder degli stessi aerei mentre sul radar civile vedeva solo dei numeretti e le quote. (v. esami Diamanti Guglielmo GI 10.01.95 e 04.04.95).

- **Galatolo Enrico:** anch'egli Assistente Controllore, insieme a Cervesato, ricorda di essere stato addetto al settore E.S.E. (Est/Sud/Est) con funzioni di ausilio a Corvari. Ricostruisce la cronistoria della perdita di contatto, confermando il racconto di Corvari nelle sue linee essenziali.

- **Grasselli Mario:** *Supervisore* all'ACC di Ciampino, viene avvisato del mancato contatto con l'Itavia da Corvari. Rispetto alla versione di quest'ultimo, specifica di avere chiamato, al fine della comprensione dell'evento, anche i siti della Difesa Aerea di Licola, Siracusa e Poggio Ballone. In relazione alla questione dell'aerovia "Green 8" specifica che *"non esistono aerovie militari"*. In relazione alle operazioni di soccorso ed ai contatti con enti estranei, dichiara che fu il Capo Sala ad occuparsene. In relazione al "traffico militare" dichiara di non averne mai sentito parlare. Grasselli appare riluttante e vago in tutta la sua deposizione, scaricando ogni responsabilità sul Capo Sala ed evitando strategicamente ogni compromissione personale; con ciò facendo cade, in termini di credibilità, di fronte alle contestazioni di una telefonata (quella delle 21,52 ora locale @) ove lui stesso – dopo essersi presentato col proprio nominativo, dice al suo interlocutore De Giuseppe di Poggio Ballone: *"noi l'ultimo contatto l'abbiamo avuto ai 56, contatto diciamo, audio, contatto visivo, un po' più in là, ma non tanto più in là"*. Questa registrazione telefonica dimostra, al di là del timoroso tentativo operato dal Teste, che Ciampino poteva certamente "vedere" le tracce anche oltre la portata prevista per il controllo operativo: c'è una sostanziale differenza tra "quello che avrebbe dovuto vedere" secondo gli impegni di sorveglianza, e "quello che effettivamente riusciva a vedere", il radar di Ciampino. Ma meno male che ci sono le registrazioni a darci ragione.

- **La Torre Antonio:** Controllore Radar addetto al Terminale Sud Roma (T.S.R.) che copriva la zona tra Sorrento e Ponza. Prese in carico il DC9 ai 290 e lo portò sino ai limiti di controllo visivo a sud di Ponza autorizzandolo a scendere a 25.000 piedi. Lo passa a Corvari per il controllo procedurale. Ricorda che, una volta scattato l'allarme, fece personalmente alcune telefonate a Licola e a Napoli. Ha un ricordo vago delle ipotesi che furono fatte circa l'estrema immediatezza della sparizione del velivolo, non rammenta direttamente la telefonata all'Ambasciata Americana, fa menzione delle voci sul traffico militare che sentì in sala quella sera. Poi una serie di non ricordo.

La Torre, pertanto, è colui che – ufficialmente – per ultimo segue visivamente il tragitto del DC9 ed è colui che parla con i piloti per un lungo tratto di rotta: ha il monitor radar di fronte ed ha la responsabilità

del volo (@). Egli assiste in diretta alla formazione ed al decorso di tutte le tracce che, identificate con PR1/PR12, appaiono sullo schermo nelle vicinanze dell'Itigi e certo, in quel momento, non poteva sapere se erano dovute ai lobi laterali; sono tracce ben visibili, di solo primario, che dovevano certamente essere controllate dal responsabile di settore. Particolarmente significative, da questo punto di vista, sono le comunicazioni TBT che avvengono alle 20.44'44" (@) ed alle 20.46'31" (@): nella seconda La Torre autorizza il pilota del DC9 a scendere dal livello 290 al livello 250. Nella figura che segue³¹ è mostrata la posizione

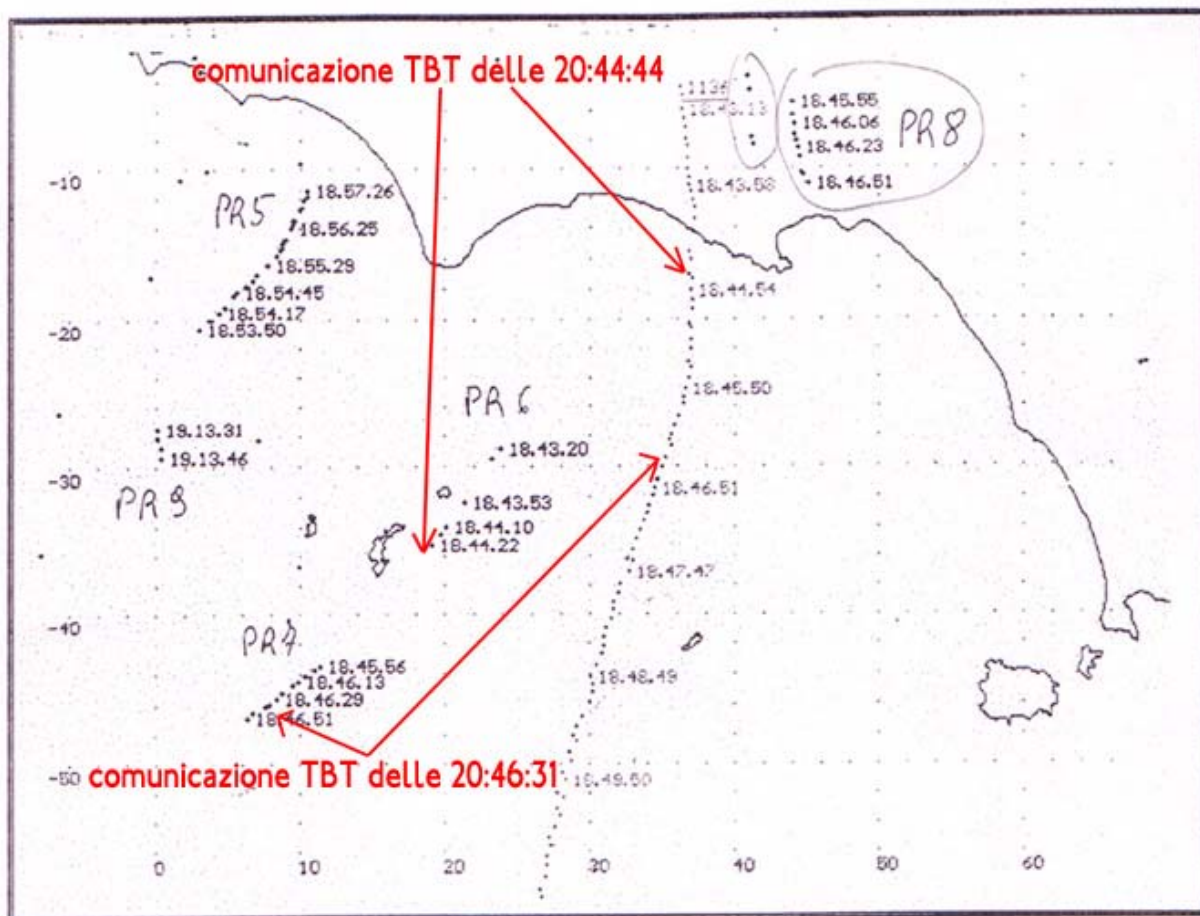


FIGURA 1

del DC9, che era sorvegliata da La Torre, e lo stato delle sequenze PR6 e PR7; come si vede la sequenza PR6 era appena finita quando si ha la prima comunicazione e quella PR7 era appena finita quando si ha la seconda comunicazione. Dal contenuto della seconda comunicazione appare molto probabile che La Torre, prima di autorizzare il cambio di livello abbia esaminato lo schermo radar.

³¹ In questa figura, tratta dalla relazione di Dalle Mese, l'orario delle tracce è rimasto quello zulù; a questo orario vanno quindi aggiunte due ore.

Va detto d'altro canto che i PR1/PR12 hanno proprio *"una ricorrenza di presentazione tale da configurarsi come una ... una traiettoria di un aereo"* (come ci spiegherà Russo Giorgio) e non si può quindi credere che La Torre non li abbia notati. Non si può infatti dire in questo caso, come si è detto per i plot di solo primario successivi all'incidente non notati da Corvari, che il controllore radar non è tenuto ad osservare lo schermo radar.

La nostra convinzione che La Torre debba per forza essersi reso conto della presenza di velivoli in volo senza trasponder nei pressi del DC9 è rafforzata se si considera il testo della comunicazioni Terra-Bordo-Terra(TBT) tra il DC9 e La Torre ed il momento nel quale avvengono: esse contengono informazioni che La Torre poteva avere ottenuto solo guardando lo schermo radar (@).

- **Massari Porfirio:** *Capo Sala (deceduto)* ha rilasciato una serie di dichiarazioni nella lunga serie delle escussioni ed interrogatori resi al GI: Massari fin dalle prime testimonianze, assume un atteggiamento elusivo del tipo "Grasselliano" tentando di sminuire la sua posizione e le attribuzioni di capo sala, sviando ogni elemento che potesse evidenziare una propria responsabilità. Con la sua morte, e con l'impossibilità di dare lettura delle sue dichiarazioni, l'inchiesta ha perso tasselli importanti sulla verità di quella sera. Era sicuramente Massari l'ufficiale che, affacciandosi verso l'attigua sala dell'RSC di Ciampino, aveva avvertito i colleghi della "presenza di intenso traffico militare in zona". Ma non è mai emerso da chi apprese personalmente la notizia, anche se quasi certamente dai centri della Difesa Aerea della Sicilia. Le dichiarazioni di Massari, inoltre, avrebbero permesso di definire il numero esatto dei registratori presso la sala di controllo: otto e non tre come sostenuto dagli Imputati.

- **Trombetta Antonio:** imputato di reato connesso, si è avvalso della facoltà di non rispondere. Ironia della sorte, è proprio lui che avrebbe potuto smentire, nella dichiarazione resa al G.I. in data 14.01.92, la versione di Massari Porfirio potendo riferire che proprio quest'ultimo era il capo controllore che gli aveva detto della presenza di una portaerei e della successiva intenzione di prendere contatti con l'Ambasciata americana per accertare ciò (@).

Trombetta, comandante del sottocentro del soccorso di Ciampino, all'epoca col grado di capitano, è stato anche lui più volte esaminato sulla vicenda e ha reso molteplici dichiarazioni. La sera del disastro, fu avvisato a casa dal maresciallo Bozicevich e dopo aver impartito disposizioni per telefono raggiunse l'aeroporto nell'ambito di mezz'ora dal momento in cui era stato notificato al reparto l'evento, abitando egli a una quindicina di minuti da Ciampino. Al reparto trovò, oltre Bozicevich, Bruschina. Non possiamo purtroppo aggiungere altro su Trombetta.

Un dato importante va sottolineato, prima di giungere a conclusioni di sorta sulla base dell'esame delle testimonianze testé citate. Non tutte le registrazioni audio di Roma-Ciampino furono consegnate all'atto del sequestro, giacché, come risulta dalle minuziose indagini effettuate, ed anche dalle dichiarazioni di

Massari Porfirio, da più documenti in atti e dalla numerazione delle stesse bobine sequestrate, i registratori di quel sito erano otto, di cui cinque dedicati alla registrazione delle comunicazioni di Difesa Aerea, non consegnate e di certo di maggior interesse per l'inchiesta e la ricostruzione del fatto.

Per il resto, appare sufficiente rilevare le seguenti situazioni assodate:

- 1) nonostante la forte reticenza di alcuni testi, è risultato da diverse dichiarazioni che la sera del 27 giugno 1980 fossero state rilevate, da parte dei controllori di Ciampino, una serie di tracce "razzolanti" a sud/Est dell'isola di Ponza ed in concomitanza alla sparizione del volo IH870;
- 2) Nell'ultimo tratto della rotta del DC9, e nel momento in cui La Torre ne controlla il volo, si generano una serie di tracce di solo primario (PR1/PR12) che certamente vengono viste dai Controllori e che certamente sono seguite nel loro evolversi;
- 3) le operazioni di ricerca, svolte con grande scrupolosità da parte dei soggetti operanti nel sito, portarono alla conclusione che solo l'intervento degli Americani avrebbe potuto far luce su quanto successo. Ciò per almeno due buoni motivi:
 - a) le informazioni dei radaristi sul "razzolamento" osservato (di cui si è detto) e l'evidenza delle tracce PR1/PR12 che portavano alla logica deduzione sulla presenza di una portaerei;
 - b) le preoccupazioni degli operatori sul "Punto Condor" ove era scomparso il DC9 che, proprio, coincideva con un'aerovia militare che intersecava quella civile in cui viaggiava l'Itigi;
- 4) la successiva richiesta di notizie all'Ambasciata Americana, conferma quanto tutto sovraesposto, lungi dall'essere una procedura di routine come qualcuno ha goffamente cercato di far apparire.

A proposito di operazioni di soccorso: tutta l'intensa attività svolta a Ciampino la sera del 27 giugno 1980 e per tutto il 28, di cui è stata recuperata documentazione, è stata in generale giustificata dai protagonisti sulla base di due motivazioni: la necessità di provvedere ai soccorsi e quella di individuare il luogo dell'incidente.

Si noti come queste due operazioni non siano tra di loro indipendenti: non è, in altre parole, logicamente concepibile che si richiedesse un soccorso per il DC9 scomparso senza avere già localizzato il luogo dell'incidente. E di fatto gli elicotteri che si elevano in volo vengono indirizzati verso un punto preciso del Tirreno; il luogo dell'incidente è individuato immediatamente con buona precisione e quindi questa localizzazione non può assolutamente giustificare tutte le attività che si sono svolte in seguito ed anche il giorno dopo.

Si noti, infatti, che tra la posizione nella quale cessa di funzionare il trasponder, che è il punto di coordinate 39° 43' N e 12° 55' E e quello nel quale viene, alcune ore dopo, visto affiorare combustibile, che ha coordinate

39° 49' N e 12°55' E, c'è una distanza di poche miglia. Quindi si può ben affermare che tra l'ultima battuta radar registrata ed il luogo ove vengono indirizzati i soccorsi vi sia equivalenza.

Ma come potevano, i nostri controllori, identificare il luogo di ultima battuta, registrato sui nastri e non più visibile sui monitor? Non lo potevano fare certamente sulla base di una memoria "visiva", visto che ci si accorse della perdita di contatto quando ormai sul monitor non appariva più alcun plot del velivolo civile. E poi le operazioni di data reduction comportavano tempi lunghi, anche in considerazione della stampa del brogliaccio, ed il plottaggio su carta era impresa che sarebbe durata troppo, mentre è accertato che alle 21,55 ora locale parte già il primo elicottero, sicuramente ancora precedentemente allertato sul luogo da raggiungere .

È intuitivo pensare, allora, che quando ci si rese conto che l'aereo non rispondeva alle chiamate via radio, anche alla luce dello scenario radar, qualcuno si interessò di verificare quello che poteva essere successo; e questo poteva essere fatto soltanto *rivedendo* il contenuto del nastro radar. Il sospetto che ci fosse un collegamento tra gli aerei visti in volo e la sparizione del DC9 giustifica, poi, molte delle successive attività svolte il 27 ed il 28.

Rivedere i nastri radar può voler dire molte cose e certamente non significa necessariamente quello che potrebbe essere possibile effettuare con la tecnologia odierna. Cerchiamo di fare chiarezza:

- 1) Nel 1980 non esisteva, probabilmente, un sistema software di riporto automatico per le traiettorie dell'aeromobile sullo schermo radar (e questo è quello che noi in gergo – oggi - intendiamo il vero play-back);
- 2) Il sistema di play-back automatico fu adottato nel 1989 e poteva funzionare direttamente sui nastri registrati a decorrere dal 1984 (secondo quanto riferisce il Teste Mattei Paolo);
- 3) Un sistema di "rielaborazione dati" però nel 1980 esisteva già e, mediante qualche doverosa procedura dell'operatore, poteva permettere la cosiddetta *ri-play*: era compatibile con il sistema software IBM di allora che, dal 1985, fu poi aggiornato. La ri-play era comunque un procedimento per visionare dati sul monitor di un computer, non certamente su quello di un radar.

Elementi a sostegno della possibilità di *rivedere* i nastri delle registrazioni radar effettuate in quel tempo sono, tra gli altri:

- 1) Le testimonianze di Lucioli e Cappabianca, per le quali si fa interamente richiamo.
- 2) Il verbale della riunione del 4.5.89 della Commissione Luzzatti: "*Preso atto che il gen. Pisano nel corso dell'audizione alla Commissione ha riferito che "Soltanto il giorno successivo il controllo di Ciampino riguardando il nastro delle registrazioni del radar Marconi alla moviola,*

ha rilevato 3 plots sconosciuti (velivoli friendly si individuano sulla base della risposta del transponder)”.

- 3) La telefonata tra Lippolis di Martina Franca e Trombetta di Ciampino delle 8.59 del 28 Giugno dove si dice *“Ho visto, possono succedere queste cose, ci hanno anche le registrazioni, ci hanno anche le registrazioni, se lo vuoi vedere basta che lo diciamo e ce lo rimettono sul monitor”*³².
- 4) Il Telex inviato in data 12.9.1980 da Luzzatti ai membri della Commissione che dice: *PREGASI DISPORRE AFFINCHÈ COMMISSIONE INCHIESTA UNITAMENTE AT TECNICI SELENIA ET MEMBRO COMMISSIONE INCHIESTA ITAVIA POSSANO VISIONARE PAY*³³ *BACK NASTRO SCHERMO RADAR MARCONI ET SELENIA. MEMBRO COMMISSIONE MAGGIORE ALDO MOSTI, CUI PRESENTE EST DIRETTO PERCO, EST INCARICATO PRENDERE NECESSARI ACCORDI CON COMANDO R. I. V. PRESIDENTE LUZZATTI.*
- 5) Le dichiarazioni dei vari tecnici informatici che ci spiegano come tali procedure fossero possibili, allora, con il sistema IBM (tra le tante vedasi Imbasciati Piero [@](#)).

L'errore in cui non si deve cadere, allorquando di contro si devono valutare le dichiarazioni di chi ha negato tale possibilità, è quello di non considerare la loro – per così dire – localizzazione funzionale: presso la sala del controllo radar di Ciampino non era, infatti, certamente possibile effettuare una operazione di play-back o di ri-play e – di conseguenza – appare scontato il tenore delle testimonianze assunte da chi vi lavorava. Va, invece, detto che sempre a Ciampino, ma in uno specifico reparto di elaborazione dati, posto un piano sotto la sala controllo, vi era un centro di calcolo dotato di software IBM e di computers che avrebbe, con buona probabilità, permesso una operazione del genere ri-play.

La via più ovvia per risolvere il problema della possibilità di visione dei nastri nel 1980 sarebbe stata quella di consultare il manuale tecnico del sistema radar; ma questa via è comunque sbarrata dal fatto che questa documentazione non è stata più ritrovata. Ma un'altra via, allo stato degli atti, può esserci: a Marsala, altro sito radar, il procedimento di registrazione avveniva ne più ne meno come a Ciampino. Del Zoppo ce ne da una sintetica descrizione: *“il sistema ... prevedeva la registrazione su nastro delle simbologie radar presenti sui monitor degli Operatori, cioè di tutto ciò che veniva trattato attraverso il computer, quindi poteva essere utilizzata la riduzione dati per ricostruire una situazione aerea in un certo momento, in realtà si trattava di rivedere o meglio far rivedere al computer il nastro che era stato usato”*. Noi, poi, sappiamo che a Marsala – come negli altri siti militari – avvenivano delle esercitazioni simulate che utilizzavano, appunto, dei nastri contenenti simbologie radar che venivano proiettate, previo caricamento di un apposito software, su di un monitor. I nastri simulati e quelli riportanti i dati reali erano dello stesso tipo, i computers erano gli stessi e la tecnologia prevedeva già software in grado di leggere e proiettare dati registrati.

³² Ud 7.3.2001 pag. 196.

³³ Si tratta di un errore di battitura; dovrebbe intendersi PLAY BACK

Ma torniamo a quella sera: a Ciampino, e cioè proprio in sala controllo radar, vi era dislocato il **NIMA** (Nucleo Informazioni Movimenti Aeromobili) che fu attivo sin dai primissimi attimi dell'evento. Nel 1980 a Ciampino c'è una squadra di almeno sei sottufficiali il cui compito è fornire ai centri della difesa aerea – via telex e via telefono – tutte le informazioni aeree disponibili a Ciampino. Questi sottufficiali disponevano di un proprio bancone, posto al centro della sala, vari telefoni collegati a Marsala, Licola, Poggio Ballone, Martina Franca e Siracusa, una saletta separata con le telescriventi.

Tra le registrazioni telefoniche sequestrate presso Ciampino, per quanto ne ha potuto constatare questa Parte Civile, non c'è traccia di chiamate effettuate dal Nima alla Difesa Aerea; invece, dall'esame delle registrazioni foniche di Marsala, si riscontrano diverse comunicazioni telefoniche col Nima di Ciampino (@). Tutto ciò, ovviamente, va a diretta conferma di quanto detto sulla incompleta consegna delle bobine telefoniche.

Il compito del Nima è quello di passare agli enti della difesa aerea tutte le informazioni disponibili, in particolare se vi erano "variazioni" sui piani di volo. E il caso del Dc9 Itigi era proprio un caso di variazione. Il volo IH870 non aveva, infatti, il piano di volo giornaliero, come viene comunicato quella sera al tenente colonnello Guidi: *"Questo era stored (@). Quindi niente piano di volo a Bologna"*³⁴.

Inoltre, il volo IH870 era partito da Bologna con grande ritardo sull'orario previsto. Perciò rientrava nella categoria dei voli che avevano subito una variazione, che era sconosciuta alla difesa aerea. Proprio in casi come questo diventava fondamentale il lavoro dei Nima, che dovevano informare i vari centri della difesa aerea che la tal traccia, proveniente dal tale aeroporto, corrispondeva al volo pianificato, partito però in ritardo. In mancanza di tale informazione da parte del Nima competente, il centro della difesa aerea era posto in una condizione di grande incertezza rispetto all'identificazione della traccia che appariva sullo schermo.

Su sei sottufficiali in servizio la sera dell'evento, gli inquirenti ne hanno individuato solo tre.

- **D'Arienzo Matteo**: sentito all'udienza del 29.04.2002, ammette di essere stato, quella sera, in servizio presso il NIMA di Ciampino. Specifica che loro, quelli del Nima, stavano al centro della sala controllo e riportavano tutte le notizie sui piani di volo agli Enti della Difesa Aerea. Poiché lui era proprio l'addetto al settore sud, ebbe immediata notizia della scomparsa del DC9 e fu invitato dal Controllore a contattare gli Enti di Difesa Aerea per sapere se ne sapevano qualcosa in più. Così il Nima chiamò Marsala, Licola e Poggio Ballone. Poi D'Arienzo perde la memoria.
- **De Lellis Gregorio**: anch'egli in servizio la sera del 27 giugno '80, non fa che ripetere le stesse dichiarazioni del suo collega D'Arienzo.
- **Monosilio Claudio**: anche questo teste ammette l'esistenza del NIMA presso la sala controllo radar di Ciampino. Lui, in particolare, era addetto

³⁴ Trascrizioni Ciampino, bobina 6, canale 28, ore 19:46 Zulu.

– quella sera – alla trasmissione dei piani di volo al 3° SOC di Martinafranca.

Come si ricava dal testo di molte telefonate e dal tenore di alcune testimonianze, l'ipotesi che a causare la caduta del DC9 fosse stata una esplosione fu realizzata nell'immediatezza del fatto. Essa fu elaborata sulla base di una caratteristica peculiare di questo incidente: la cessazione pressoché istantanea di ogni segnale dal velivolo.

Il concomitante diffondersi di notizie circa "esercitazioni" e "razzolamenti" portò ad ipotizzare, sempre durante le prime ore, che potesse essere avvenuta qualche collisione. Tale possibilità era altresì avallata dalla probabile "localizzazione" dell'evento, coincidente con il "Punto Condor" (conosciuto per il fatto di essere luogo di intersecazione tra l'Ambra 13 e la Delta Whisky 12 - aerovia militare/operativa); in ogni caso il basso Mar Tirreno era famoso per le manovre militari aeree non autorizzate e non notificate al centro di controllo radar di Ciampino. E poi il radar, in quel punto, vedeva male, non aveva piena capacità operativa.

Fu normale, quindi, quasi spontaneo ed automatico, pensare alla collisione.

Così la notizia prende corpo:

- viene confortata dalle segnalazioni di traffico non identificato effettuate dai radaristi operanti in quelle ore a Ciampino;
- viene rafforzata dalle primissime notizie che provengono dall'esterno circa la presenza di esercitazioni militari americane;
- viene confrontata con le varie informazioni acquisite presso i siti radar dell'A.M. che avevano osservato più tracce concomitanti.

L'informazione è trattata in forma casuale, contingente; le responsabilità del sito erano prettamente "procedurali", in quella zona. Non era competenza dei controllori, certamente, elaborare una definitiva diagnostica della situazione. Questo era il compito di altri: la RIV e l'ITAV.

R.I.V. - ITAV

La RIV di Ciampino dipendeva dal Comando della 2ª Regione Aerea e dall'ITAV (Ispettorato Telecomunicazioni di Assistenza al Volo) e gli ufficiali all'epoca responsabili sotto il profilo gerarchico e funzionale erano i seguenti: generale S.A. Catullo Nardi, comandante della 2ª Regione Aerea; generale S.A. Cesare Fazzino, direttore dell'ITAV; colonnello Nicola Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto ITAV; tenente colonnello Guido Guidi, direttore della RIV; tenente colonnello Giorgio Russo, capo Ufficio Operazioni della RIV.

Le informazioni viaggiano, e viaggiano velocemente, con tutti i suoi contenuti ed i suoi significati. Qualcuno deve pur trattarle e rielaborarle. Quella Legge

sull'ordinamento dello Stato Maggiore (DPR 1477/65 @) che lo stesso Imputato Bartolucci indica come norma di base per l'attribuzione delle competenze in capo allo S.M.A., all'art.12 indica proprio nell'ITAV (Ispettorato delle Telecomunicazioni e dell'Assistenza in Volo) l'organismo che per eccellenza è funzionalmente addetto ad informare i più alti comandi circa le questioni relative all'*intero traffico aereo*, civile e militare che sia. L'obbligo di informazione comporta la necessità di acquisire, per poi comprendere e infine trasfondere quanto elaborato a chi di dovere. E', per così dire, connaturata all'ITAV stesso la funzione di centro di smistamento delle questioni relative al controllo aereo. E per l'esercizio di tale compito l'ITAV è coadiuvato dal RIV.

- **Martino Bruno:** *Ufficiale Tecnico* presso il RIV, fu il collaboratore del Russo Giorgio nella redazione del plottaggio effettuato il 28 giugno 1980. Il Martino viene chiamato per tale operazione verso le 8 del mattino e dichiara che il lavoro fu terminato verso la sera, alle 20,00 – 20,30³⁵. Sentito all'udienza del 20.02.2001 e posto in tale occasione di fronte al tabulato dati riportanti i dati radar del DC9, il Martino riesce a trovare l'ultima battuta radar dell'aereo in 40 secondi. Alla eventuale osservazione che, in tale occasione, il Martino avesse ben noto l'orario di ultimo plot, può ben essere obiettato che anche nella mattinata del 28 giugno era ben conosciuto tale particolare; anzi, per dirla tutta, era ben conosciuto anche il luogo esatto di ammaraggio del velivolo, dal momento che da circa un'ora erano stati rinvenuti i primi resti del DC9 galleggianti sul mare. Martino spiega di non conoscere il motivo per cui si doveva fare il plottaggio; specifica di aver redatto un primo tracciamento da nord di Ponza sino all'ultimo segnale e, poi, di aver ripercorso a riverso alla ricerca di eventuali battute di solo primario da poter collegare all'evento: "**AVV. DIF. NANNI:** perché quello era l'oggetto precipuo della vostra indagine in quel momento, cioè trovare i primari non correlati. **TESTE MARTINO BRUNO:** esatto³⁶".
- **Russo Giorgio:** *Capo Ufficio Operazioni* della RIV, è quindi colui che, essendo un esperto, redasse i due plottaggi del DC9 con la collaborazione di Martino. Rientrato in servizio la mattina del 28 giugno 1980 fu chiamato da Guido Guidi il quale gli chiese di fare tale operazione. Sentito anche lui all'udienza del 20.01.2001, dichiara di non ricordare l'orario in cui terminarono le operazioni. Su tale importante questione, invero, il Russo si scompone spesso contraddicendosi (@). Il teste spiega che il doppio plottaggio fu effettuato ai fini del soccorso: tale sconcertante affermazione contrasta in modo stridente con i lunghi tempi di realizzazione delle operazioni svolte e con il fatto accertato che già ancora prima di iniziare il lavoro il DC9 era stato già trovato. Di tale contraddizione il Russo, che non è sicuramente uno sprovveduto, si avvede sicuramente e, per evitare gravose compromissioni, rettifica dichiarando che non chiese il perché di tale operazione al Guidi. Forse,

³⁵ Udienza del 20.02.01 Pag.120: **PUBBLICO MINISTERO SALVI:** quindi... dunque, ancora, Signor Martino, quando avete finito poi questo lavoro? si ricorda verso che ora? **TESTE MARTINO BRUNO:** più o meno alle otto, otto e qualcosa, perché...**PUBBLICO MINISTERO SALVI:** di sera? **TESTE MARTINO BRUNO:** di sera, sì.

³⁶ Udienza del 20.01.2001 Pag.145.

tanto per rimanere in buona compagnia, una risposta su tale questione ce l'ha data, invece, il suo collega Martino: **PUBBLICO MINISTERO SALVI: *senta, ma questo elaborato poi che fine doveva fare?*** **TESTE MARTINO BRUNO: *doveva andare all'Itav***³⁷.

- **Guido Guidi:** il *Direttore* del RIV ha rilasciato le sue dichiarazioni all'udienza tenutasi il 19.01.2001. Come Direttore ebbe, nell'immediatezza dei fatti, cognizione e coscienza di tutte le notizie circolanti in sala controllo radar di Ciampino. Apprese, quindi, le notizie sui "razzolamenti", quelle sulle esercitazioni in corso, quella sulla possibile presenza di voli americani in zona. Queste notizie lo portano ad ipotizzare la possibile collisione del velivolo con altro non identificato, forse americano (vedasi famosa telefonata con Fiorito De Falco dell'ITAV @). Guidi partecipa attivamente, durante quella sera, a tutte le operazioni di controllo, verifica ogni informazione e deduce quanto necessario alla comprensione dei fatti. Ci dice che la mattina del 28 chiese al Russo Giorgio di fare quella famosa trasposizione su carta del tracciato del DC9 per "*avere con matematica certezza l'informazione del punto in cui l'aereo era precipitato*"³⁸. Continua il Guidi: "*e comunicammo immediatamente al soccorso che noi avevamo, eravamo riusciti ad avere il punto esatto della caduta dell'aereo*": c'è da pensare alle risate che si fecero al soccorso quando, alle 20,30 del 28 giugno, il RIV comunica tale strabiliante notizia! Ma Guidi insiste: poiché non erano stati informati, nella maniera più assoluta, dell'avvenuto ritrovamento dei resti del DC9 già la mattina del 28 alle ore 07,30; poiché loro non avevano contatti diretti con il soccorso di Ciampino.

La versione del Guidi, che non cambierà nemmeno sotto le bordate logiche ed incalzanti degli avvocati di Parte Civile, ha dell'incredibile:

- a) sicuramente la sera stessa del 27 giugno erano già stati effettuati i plottaggi della situazione radar @;
- b) sicuramente, in ogni caso, il RIV aveva avuto modo, sempre durante la notte, di interloquire con altre postazioni radar militari (non ultima Martinafranca) potendo assumere tutte le notizie circa l'ultimo punto noto dell'itigi;
- c) sicuramente la mattina del 28 il RIV fu informato del ritrovamento dei primi resti del DC9, poiché sicuramente non necessitava, il RIV, di particolari "canali" informativi per assumere tale informazione che, tra l'altro, divenne ben presto di pubblico dominio;
- d) sicuramente i soccorsi, allertati ed idoneamente indirizzati durante la notte precedente, non necessitavano di "plottaggi" e/o di trasposizioni su carta di un tracciato radar lungo 40 miglia;
- e) sicuramente i plottaggi dovevano servire da "versione ufficiale" da dare alla pubblica opinione ed alla magistratura

³⁷ Udiienza del 20.01.2001 Pag.111.

³⁸ Udiienza del 19.01.2001 Pag.89.

inquirente; e sotto questo aspetto va rilevato che, poiché i plottaggi iniziano da poco più a nord di Ponza, da quelle trasposizioni furono omesse non solo le battute – per così dire – rilevate sul piano orizzontale (-17 e -12) ma anche tutte quelle tracce che a nord erano state registrate come PR1/PR12, non riferibili - allora - a possibili lobi laterali ma a velivoli reali ed a transponder spento.

- f) sicuramente, e questo è il dato più sconcertante, se le operazioni di soccorso fossero dipese, come intende farci credere il Guidi, da quella operazione, tutti gli eventuali superstiti sarebbero potuti tranquillamente annegare in mare dovendo aspettare i complicati calcoli di trascrizione effettuati lungo un'intera giornata;
- g) sicuramente, e questa è personale convinzione di questa Parte Civile, l'operazione fu svolta per capire "cosa" aveva potuto interferire con il volo del DC9 e soprattutto "dove" era finito questo "qualcosa" (@).

Questa ultima nota, trova una sua precisa conferma nelle dichiarazioni del Teste Martino Bruno: trovare i primari correlati al volo del DC9 Itavia, trovare – quindi – anche quelli interferenti sul volo, per capire il senso di quello che era stato ipotizzato durante la sera del 27 giugno in sala radar; e poi mandare tutto all'**ITAV**.

- **Sguerri Ferdinando**: Capo del 1° Reparto dell'ITAV, dice di non essersi mai occupato dell'incidente. Specifica - all'udienza del 9.02.2001 – che *"l'Ispettore, nella riunione famosa del 28, aveva dato l'incarico al Tenente Colonnello Vespasiani, di stare appresso e dare tutte le informazioni che fossero ritenute necessarie o che fossero state... che fosse stato possibile reperire, al Capo del Secondo Reparto dell'ITAV, che era il Colonnello Fiorito De Falco, il quale era stato incaricato, per quello che mi risulta, di seguire personalmente la questione di questo aeroplano di Ustica³⁹".*
- **Fiorito de Falco Nicola**: il colonnello Nicola Fiorito De Falco era, allora, il Capo del 2° Reparto ITAV. Entra nella vicenda sin dai primi momenti della sciagura (@) e vi resta per molto tempo. Il 5 luglio La Procura di Palermo emette un decreto di sequestro che concerne "le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Mar Tirreno nella notte tra venerdì 27 giugno e sabato 28 giugno 80, tra le ore 20.00 e le ore 23.15". Nel Decreto non sono specificati i siti radar dell'Aeronautica di cui si chiedono i tracciati; ci penserà, ad identificarli, Fiorito de Falco che non consegnerà le registrazioni radar di Poggio Ballone né quelle di Marsala; a tal proposito si leggerà nella sua agenda, poi sequestrata, in merito alla consegna del materiale di Marsala *"ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa parte integrante"* quando, per

³⁹ Udienza del 09.02.2001 Pag.188

sua stessa ammissione, ciò non era assolutamente vero. Ma il Col.Fiorito de Falco fa ancora di più: nel limitare la possibilità di acquisizione del materiale radar di Marsala, indica solo quel sito come l'unico CRAM con registrazioni acquisibili alle indagini. E' del tutto evidente, al di là di qualsivoglia contraria interpretazione dei comportamenti appena descritti, che sono già in atto azioni limitative delle cognizioni della Magistratura, quasi che non si vogliano intrusioni fastidiose da parte di altre autorità che non siano direttamente riferibili all'Aeronautica Militare. Gli atteggiamenti assunti da Fiorito de Falco, ovviamente, non possono essere interpretati come espressione di una personale posizione ma vanno sicuramente inquadrati in un complesso e organizzato progetto diretto dall'alto, da molto più in alto rispetto alle funzioni di un semplice colonnello. Ma siamo appena all'inizio, anche se – in verità – ciò potrebbe già bastare per infondere il ragionevole dubbio che dietro a tutto ciò ci sia un preciso proposito teso a coprire la verità dei fatti così come intuita dai vertici dell'A.M..

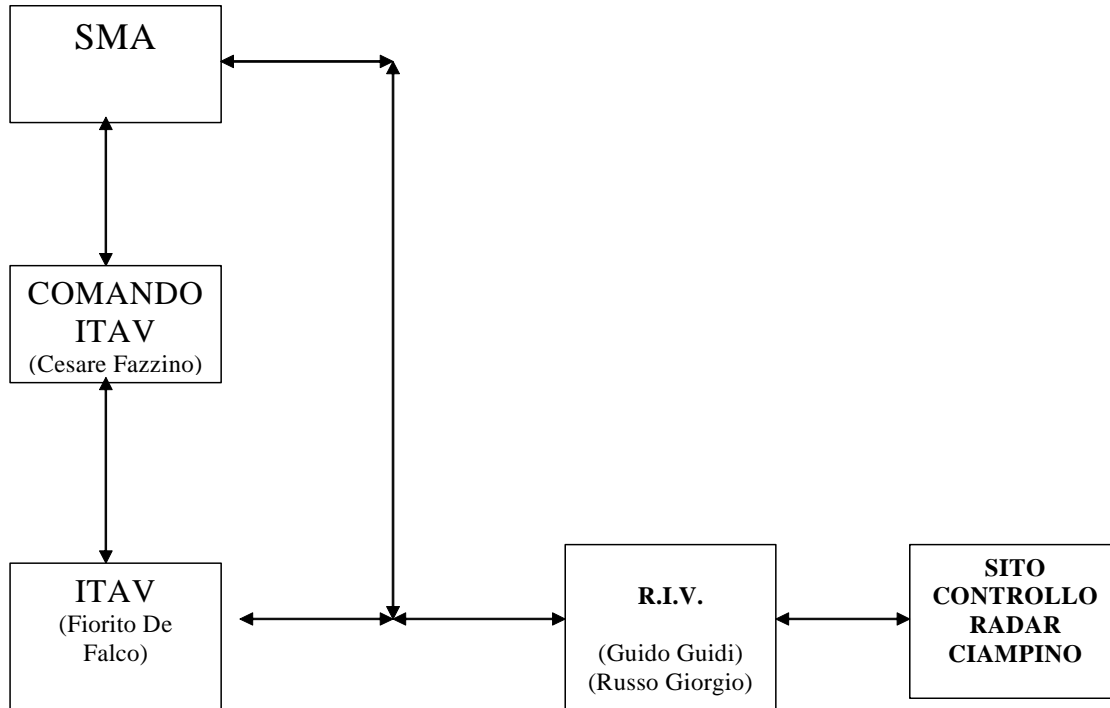
- **Fazzino Cesare:** il *Direttore* dell'ITAV, quell'*Ispettore Generale* che indisse la riunione del 28 giugno e che assegnò l'incarico di occuparsi di tutto al colonnello Fiorito de Falco, si è avvalso della facoltà di non rispondere. Sentito in interrogatorio dal G.I. in data 31.01.92, nega che qualcuno possa mai avergli riferito di ipotesi di collisione o di "razzolamenti". E' un atteggiamento tipico, diremmo, proprio di chi necessariamente - per la propria posizione di grado sovrastante - non può non apprendere certe notizie. Una condotta oscura, reticente e refrattaria ad ogni logica contestazione. Una stupidità tipica.

E qui dobbiamo tornare a parlare di "*canali informativi*": la struttura piramidale non ha compartimenti stagni, come detto, e le notizie "devono" viaggiare verso l'alto. E' il "bisogno di sapere" che è insito nella struttura operativa militare ed è l'obbligo di riferire che ne discende. Ma all'onere di informare il superiore si contrappone, quasi in visione parallela, l'obbligo di fornire spiegazioni ufficiali, il gravame di rilasciare una versione dei fatti a chi di dovere. Nasce, così, un'antinomia insanabile, che pervade comportamenti e dichiarazioni delle parti poste in gioco; da un lato il vincolo di subordinazione (che impone l'informativa), dall'altro l'esigenza di contenere l'informazione stessa nell'alveo del sistema e di – correlativamente – rendicontare i soggetti estranei all'organizzazione militare.

Guidi, l'illogico, è la spugna che – la sera del 27 giugno 1980 – assorbe tutte le prime utili notizie. Russo, il traspositore, è colui che - verificata l'ipotesi avanzata dal suo superiore – rende ermetica l'informazione trasferendo in un plottaggio solo la "versione ufficiale" dettata dall'alto. Fiorito de Falco, il controllore, è colui che gestisce l'intera operazione agendo, in contemporanea, anche sul fronte dei rapporti con la Magistratura. Fazzino, l'Ispettore sordo, è colui che tappa la bottiglia; e così sia.

In verità, se proprio la vogliamo dire tutta, appare improbabile, ma anche incredibile, che le cose siano andate come qualcuno sta cercando di farci

credere, quel qualcuno che ha – oggi - piena consapevolezza della difficoltà di subire smentite, perché quanto poteva essere prova documentale non si è più reso disponibile. I Testi sentiti hanno mostrato di conoscere nei più minimi particolari ogni aspetto della vicenda giudiziaria, conoscono le dichiarazioni degli altri soggetti, gli atti del processo, ogni possibile eccezione. E' sconcertante osservare con quale competenza del processo questi soggetti abbiano affrontato il Dibattimento.



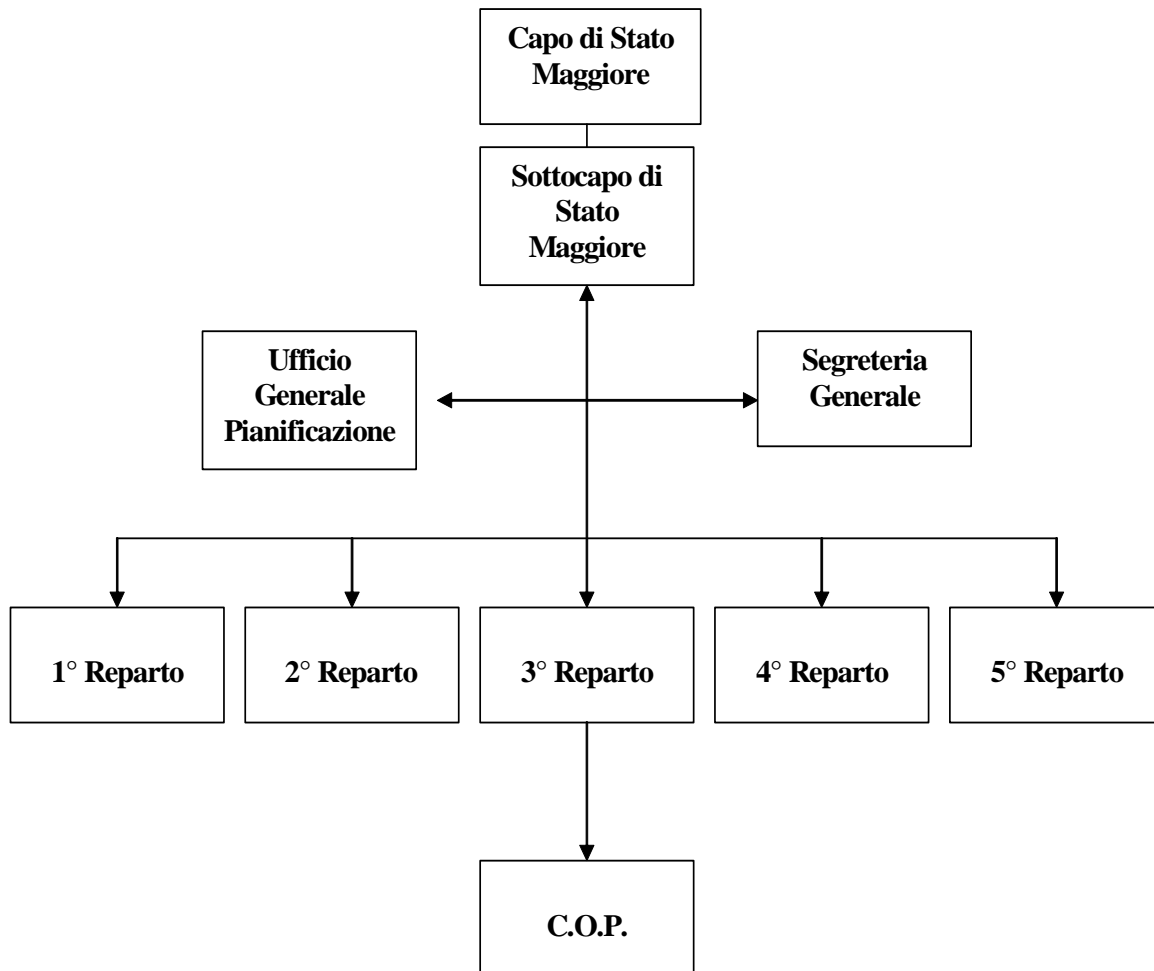
IL COP E LO SMA

COP (Centro Operativo di Pace)

Cosa è il COP? Utilizziamo le stesse parole di chi lavorava in questo centro: Il COP o Centro Operativo di Pace, è *"la sala operativa dello SMA", ed "ha sede nel palazzo dell'aeronautica (al 3° piano nei locali dello stesso S.M.A., presso il 3° Reparto) ed è collegata con tutti gli enti dell'aeronautica. E' collegata altresì con il ministero degli interno, della difesa e della protezione civile⁴⁰".* Questa sala operativa del COP, in altri termini, aveva il compito di informare in ogni momento e con la maggiore rapidità possibile i vertici militari dell'Aeronautica su eventi cruciali che richiedessero decisioni di carattere immediato. E', quindi, il centro nodale delle relazioni dello SMA ed a esso, e da esso, giungono e si diramano tutte le notizie che implicino responsabilità dell'alto comando. Quel "bisogno di sapere" di cui abbiamo accennato parlando dell'ITAV, trova nel COP il suo istituzionale ente di gestione per eccellenza; qui le informazioni arrivano, confezionate dal basso, e vengono riferite allo SMA. Qui le stesse informazioni vengono contingentate e valutate. Da qui partono le risposte così come disposte dall'alto. Ma da qui inizia la distorsione dell'informazione del caso Ustica. E qui resterà rinchiusa la verità del fatto.

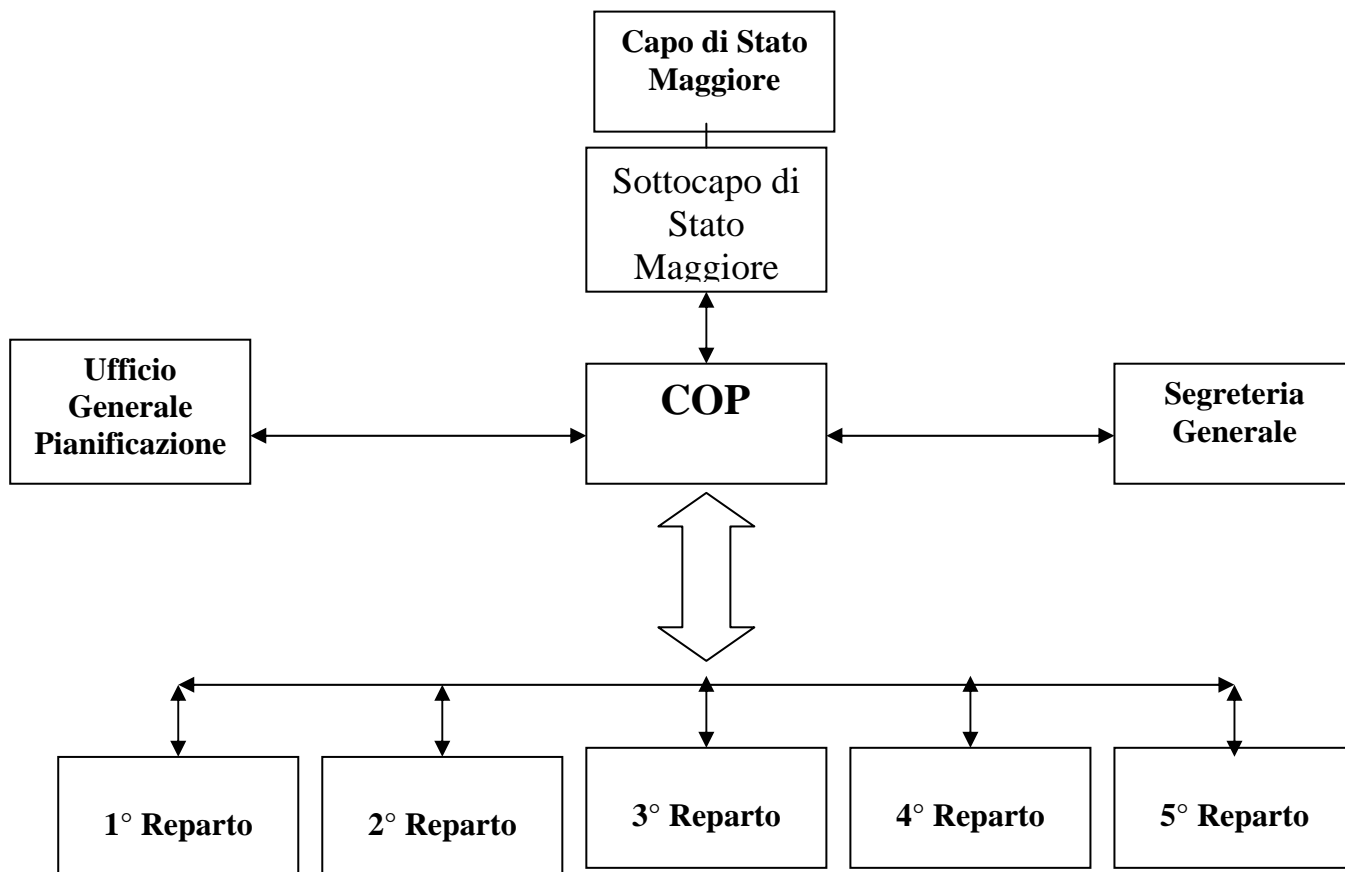
Il COP vanta una collocazione strategica e centrale nell'organizzazione dello Stato Maggiore, e ciò è accertato al di sopra di ogni diversa possibile interpretazione. Ricorderemo a tal proposito, il vano tentativo di minimizzarlo al massimo da parte dell'Imputato Ferri mediante la presentazione alla Corte di un organigramma che decentrava graficamente al massimo l'ubicazione del COP rispetto allo SM.

⁴⁰ Interrogatorio Berardi Antonio del 15.07.1991.



:

Invece, dalle testimonianze assunte (@) , dalla stessa direttiva di legge (@) e dalla stessa modalità dei fatti così come avvenuti, il COP risultava avere un ruolo tutt'altro che marginale (@).



Abbiamo detto che Fazzino Cesare, Direttore dell'ITAV, si è avvalso della facoltà di non rispondere; della stessa facoltà si sono giovati anche Berardi Antonio e Giangrande Riccardo.

Berardi Antonio: La comunicazione telefonica delle 22,25, intercorsa tra Smelzo e Berardi, è da sola sintomatica della potenza che poteva avere il COP nell'ambito della limitazione al minimo delle notizie (@).



"Telefonata SAR-cop.rm"

Non perderemo tempo inutile a rileggere tale conversazione, che in verità meriterebbe essendo un chiaro esempio di "cultura del silenzio", ma rileveremo soltanto qualche battuta:

- intanto il COP era sicuramente informato del fatto (Berardi: *"sì, noi già stavamo in allerta per questo qui"*) ;
- rileva, poi, che il Centro era tartassato dalle telefonate (Berardi: *"un attimo che chiamano da 700 posti, un attimo, eh"*);
- poi il COP era sicuramente in contatto diretto con Ciampino, proprio nei minuti in cui lì si era già contattata l'Ambasciata Americana (Berardi, verso l'interno: *"ti richiamo io Ciampino, scusa un attimo... Ciampino richiamo io, scusa"*);

- poi il COP avanza richieste di sua specifica pertinenza chiedendo a Smelzo notizie sulle fonti della notizia annunciata;
- Poi il discorso sugli americani, che si riporta per intero:

S: mi ha detto che in zona c'era del traffico militare americano.. ora io vorrei sapere se c'è qualche portaerei...perché in tal caso...

B: se c'è la portaerei deve saperlo Martina Franca

S: cioè perché se così è...noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli americani.

B: ho capito, dicevo se c'è la portaerei in zona...

S: eh!

B: deve saperlo Martina Franca perché c'ha i radar nella zona.

S: Martina Franca non lo sa se c'è la portaerei in zona (verso l'interno: lo sai tu?).

B: e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore!

Proprio la crema di quel modo di fare e di rispondere tipico dello Stato Maggiore. Berardi ne è il portavoce per eccellenza, è l'esponente più rappresentativo, inconsapevole di essere sottoposto ad una registrazione esordisce sin nell'immediatezza che lo Stato Maggiore non sa nulla, figuriamoci. Il COP, lo Stato Maggiore quindi, non sa nulla di nulla, pur ricevendo costantemente informazioni da tutti i siti periferici, nessuno escluso e compreso Ciampino. Di fronte ad un responsabile dei soccorsi che dichiara la presenza in zona di altre forze militari straniere, lo Stato Maggiore nega perfino di voler capire, acquisisce l'informazione e la nega allo stesso tempo, riceve l'informazione e la rimanda indietro negandola insieme. E' l'effetto rimbalzo del muro di gomma SMA, e non pare vi sia da aggiungere altro!

Giangrande Riccardo: dal Documento manoscritto a firma dello stesso Giangrande, allora Ufficiale in servizio del COP, si rileva: *"ORE 07,30 - COSMA SEGNALE CHE ALLE 07,15 UN ELICOTTERO HA AVVISTATO UNA GROSSA MACCHIA D'OLIO E MATERIALE GALLEGGIANTE IN COORDINATE 3949N - 1255E AVVISATO GEN. MELILLO "*. Questo appunto denota l'interesse che il COP doveva avere su ogni minima questione che riguardasse la vicenda del DC9 Itavia. Il COP, come alter ego dello SMA, come centro di informazione del massimo comando, come nucleo apicale di tutti il sistema militare aeronautico, non poteva che rivestire la massima responsabilità per ogni notizia in merito. Capire tale assunto, comprendere il valore che Giangrande e Berardi dovevano ricoprire nei rapporti con i capi dello SMA adesso imputati, vuol dire dover ammettere che le notizie di quanto abbiamo sin ora riferito sicuramente filtrarono ai sommi gradi a dispetto di ogni cancellazione documentale e di ogni negazione testimoniale.

Giangrande e Berardi furono certamente lo snodo di ogni notizia e non avrebbero non potuto riferirne direttamente al Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore presso il quale erano logisticamente ospitati. Non possono non aver riferito la mattina successiva, durante il briefing disposto da Bartolucci, e non possono aver sottaciuto notizie sulla presenza di voli americani. A meno di non

riconoscere in loro una tal mancanza di memoria da doverli considerare assolutamente privi di ogni intelletto.

LO S.M.A.

Abbiamo descritto i fatti; lo abbiamo fatto attraverso le dichiarazioni rese dai soggetti che più attivamente operarono nel contesto degli accadimenti di quella sera e delle ore successive. Questo contesto - per così dire - "fattuale" va adesso valutato alla luce del correlativo contesto "comportamentale"; ciò va fatto perché allo SMA le informazioni si interrompono e le notizie sono assorbite dal più assoluto silenzio. Nessun registro, nessuna registrazione telefonica, nessuna documentazioni agli atti.

Va notato, nella prima sintesi da svolgere in merito a quello fin adesso raccontato, come possa lasciare sgomenti il numero sconcertante dei testi i quali, imputati di reato connesso, si sono avvalsi della facoltà di non rispondere. Certamente, non va sottaciuto, tali soggetti hanno regolarmente esercitato un loro più che legittimo diritto, ma quello che impressiona è la quantità in assoluto di tali situazioni. A ciò si aggiunga l'impressionante quantità dei "non ricordo" dichiarati da chi, invece, non ha potuto esimersi dal testimoniare.

Quello appena descritto, a parere di questa Parte Civile, si incastona alla perfezione in quella che era, ed è tuttora per certi soggetti, la mentalità del corpo; non è certamente un argomento da sottovalutare, questo, perché proprio la "mentalità" ha giustificato la commissione dei fatti e delle omissioni adesso contestate agli odierni Imputati (si badi bene: la "giustificazione - ovviamente - non realizza una causa di non punibilità, ma rende - semmai - l'idea di ciò che è distorsione della regola).

Entriamo nell'argomento usando le stesse parole di chi, per funzioni ed esperienza sul campo, ha certamente più autorevolezza del sottoscritto avvocato: **"NON DOBBIAMO DIMENTICARE CHE PER ANNI SIAMO STATI IN CONTRAPPOSIZIONE, MURO CONTRO MURO, CON IL PATTO DI VARSAVIA. DA QUESTO ANCHE IL DISCORSO SULLA TUTELA DEL SEGRETO. SI TRATTAVA DI UNA VERA E PROPRIA CULTURA E NESSUNO AVREBBE MAI OSATO PARLARE DI COSE SEGRETE CON I NON ADDETTI AI LAVORI. IL SEGRETO, QUALCOSA DI SACRO, CON BRIEFING E RACCOMANDAZIONI SUL SUO MANTENIMENTO, SUL DIRE IL MINIMO INDISPENSABILE, COSTITUIVA UNA CULTURA CHE AVEVA SUE REALI MOTIVAZIONI. LA CULTURA DEL SEGRETO NATO, IN PARTICOLARE, ERA QUELLA IMPERANTE ALL'EPOCA"**⁴¹.

Commentiamo, allora: la "**cultura del silenzio**" così come spiegata da Arpino, si è rivelata l'unica realtà oggettivamente sopravvissuta al disastro avvenuto la sera del 27 giugno 1980. Si rileva nelle dichiarazioni contrastanti

⁴¹ Audizione Gen.Arpino Commissione Stragi 13.11.1998.

dei testi, nei “non rammento”, nelle negazioni a tutti i costi, nelle inconciliabili contraddizioni, nell’essersi avvalsi della facoltà di non rispondere. La tutela del segreto, si manifestò – allora – sin dall’inizio della nostra storia: in quello snodo di informazioni distorte che era lo SMA, dove le notizie entravano così come assunte, e da dove ne uscivano riformate, ridimensionate, distorte e segrete.

Ciò che poi si realizzò fu, nella più completa consapevolezza di chi ne era stato artefice, un lungo scorrere del tempo, un intervallo nelle indagini, uno scadere dei termini di conservazione della documentazione depositata nei vari siti militari. Ed a tutto ciò conseguì, automaticamente, il dimenticare i fatti, il complicarsi dell’indagine, la distruzione per prassi prestabilita. Ecco il vero disegno ed ecco la vera responsabilità.

Ricorderemo, tanto per restare nell’argomento e per ritornare agli specifici fatti, la vicenda del Lippolis: questi fu mandato sin nelle prime ore a visionare i resti del DC9 e comunicò ai propri superiori la sua convinzione che dovevasi trattare necessariamente di una esplosione. Tale comunicazione, tra l’altro redatta anche in forma scritta, è apparsa seppellita e non si è mai più palesata in alcun modo.

Ricorderemo la storia dei Notam, come quello che avvisava di una esercitazione al largo di Capo Teulada proprio la sera del 27 giugno 1980, che ben conosciuti a tutti i reparti dell’A.M., furono sottratti ad ogni esibizione, per poi riapparire casualmente.

Ricorderemo del Cop, e con esso dei suoi soggetti operanti (Berardi e Giangrande), che sin dalle prime battute limitano in modo radicale il diffondere delle informazioni, che nascondono la notizia di fronte alle legittime richieste pervenute dai vari siti.

Ricorderemo, ancora, il comportamento degli Imputati Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio, i quali non ricercarono nulla dei Francesi, sin dai primi momenti e sin dalle prime ipotesi di collisione; e ciò in contrasto con ogni logica, ed in palese irragionevolezza con ciò che, invece, era di loro intuitiva conoscenza: *“Già conoscevamo poco della NATO, quella NATO cui noi partecipavamo; a maggior ragione non conoscevamo l’attività francese a meno che non interessasse le nostre acque, il nostro territorio o il nostro spazio aereo⁴²”*.

Sono ricordi frammentati dalle possenti sparizioni documentali, sono intuizioni altamente sospette, sono comunque pezzi di un puzzle che – pur non potendo essere completato - collimano alla perfezione con altri ancora. Ma fermiamoci qui, per adesso.

⁴² Dichiarazioni Arpino alla Commissione Stragi.

LE ALTRE QUESTIONI

L'IPOTESI FRANCESE

Ci siamo fermati per dovere affrontare un altro argomento, funzionale a ciò che sarà detto più avanti e – nello stesso tempo – necessario per dare un senso compiuto anche all'impegno di questa Parte Civile nel presente Processo.

Abbiamo detto, in premessa, che dalle questioni da affrontare, in relazione ai capi di imputazione, esulano quelle strettamente relative al fatto di strage inteso in senso proprio. Ciò nonostante, vi è da rilevare che, nel comportamento assunto dagli odierni imputati, c'è una assoluta contraddittorietà di fondo che permea ogni atto e fatto compiuto e che rende, da sola, gravissima la loro responsabilità. Ci riferiamo, in particolare, all'incredibile inerzia che ebbero i nostri Generali nei confronti di indagini nei confronti di una forza aerea e navale ben presente nel nostro mar Tirreno: la Francia.

Useremo, allora, alcune dichiarazioni rese da chi, è sempre bene sottolineare, era ed è tuttora, persona molto ben informata sui fatti: il Gen.Arpino.

"La Francia allora non faceva parte dell'Alleanza e vi partecipava solamente come sistema di difesa aerea nell'ambito della quale esisteva una buona connessione; avevamo contatti personali con i loro radar e ciò avveniva reciprocamente, ma noi non conoscevamo l'attività esercitativa nazionale francese. Già conoscevamo poco della NATO, quella NATO cui noi partecipavamo, e a maggior ragione non conoscevamo l'attività francese, a meno che non interessasse le nostre acque, il nostro territorio o il nostro spazio aereo⁴³".

Traduciamo: i nostri Generali ci dicono di non aver chiesto nulla ai francesi o sui francesi, perché erano fuori zona, perché i loro aerei erano fuori portata. Tali dichiarazioni denotano l'assoluta mancanza di logicità, essendo invece possibile, oltre che altamente probabile, che i francesi operassero sul basso mar Tirreno con proprie unità navali, con caccia militari decollati dalla vicina base aerea còrsa, con proprie portaerei e navi lanciamissili.

Se si pone tra le ipotesi della caduta del DC9 uno scenario esterno, in cui si suppone la presenza di più velivoli che ne possano aver intersecato la traiettoria; se tale ipotesi, venendo a cadere quella del cedimento strutturale (poiché troppo repentina era stata la perdita di contatto con il DC9), via via si rafforza e raggiunge gradi di verosimiglianza sempre maggiori. Se emergono evidenze radaristiche di velivoli concomitanti, di tracce sconosciute, di identificazioni errate, di velivoli a tranponder spento ed in assetto operativo; è

⁴³ Dichiarazioni Arpino alla Commissione Stragi.

giocoforza dirigere le ricerche verso Paesi le cui aeronautiche erano al tempo in grado di esser presenti nel cielo del disastro, o le cui forze armate, specie i sistemi radar di terra e di mare, avessero le capacità di guidare velivoli in quelle aree.

Le ragioni per cui l'inchiesta, disposta dal Bartolucci la mattina del 28 giugno, avrebbe dovuto prendere questo indirizzo sono evidenti e quasi non abbisognano di spiegazioni; sono le stesse per cui la stessa inchiesta si è rivolta verso gli Stati Uniti. Anzi, per dirla tutta, sono molto più permeanti, perché l'eventuale sparizione di un aereo Nato sarebbe stato certamente conosciuto dallo SMA la sera stessa dell'evento; e questo perché i velivoli militari statunitensi e Nato alloggiavano in basi militari gestite dagli italiani i quali, ovviamente, avrebbero dato subito l'allarme qualora fosse mancato all'appello un aereo. E la Saratoga era alla fonda del porto di Napoli.

La Francia, come gli Stati Uniti ed anzi più di loro, dislocava continuamente portaerei nel Mediterraneo, e specialmente in quell'epoca ve n'erano addirittura due, la Clemenceau e la Foch.

Insomma, il numero di quelli a cui rivolgere l'attenzione dell'inchiesta era minimo. Oltre gli americani e l'Alleanza atlantica – a parte ovviamente gli italiani - solo i francesi facevano esercitazioni su quel mare usando, oltre le portaerei, le basi còrse. Non si poteva perciò non ricercare in direzione della Francia.

L'ottusità di chi continua ad insistere in senso contrario non solo denota un disperato tentativo di divagare sull'argomento, ma attesta una precisa responsabilità in capo di coloro che, in quei tempi, erano e dovevano essere i garanti della sicurezza aerea dei voli civili.

Detto ciò, appare doveroso dare un altro senso a quanto appena esposto: la lunga e travagliata istruttoria, ogni qualvolta abbia indirizzato la propria attenzione sul paese d'oltralpe, ha lasciato agli atti una sensazione di anormale nervosismo nelle risposte ufficiali, quasi che si offendessero suscettibilità troppo sensibili, quando non si toccassero, come pure alle volte appare rilevabile, nervi scoperti.

I fatti inducono in tal senso. Nessuna risposta sui velivoli libici che volano da aeroporti francesi a Tripoli; quando non addirittura smentite a dir poco incredibili, come quella che indicava nessuna risposta sui radar di Difesa Aerea con prospezione sul Tirreno. Nessuna risposta sui velivoli registrati dai nastri radar con sigle d'origine francese. Nessuna risposta sulla base di Solenzara, dove addirittura si afferma che in quella base si chiudeva alle 17.00 del pomeriggio; nulla sull'esercitazione aerea della sera del 27.06.80 che avevano come base proprio quell'aeroporto (@).

Nessuna risposta sulla richiesta di registrazioni radar di quella sera. Nessuna risposta sul presunto trasporto di uranio da Marsiglia a Baghdad quella stessa

sera. Nessuna risposta sulla presenza in missione ufficiale al radar di Mont Agel del maresciallo AM Dettori e sull'esistenza del suo collega francese "Roland". Nessuna risposta sulla disponibilità da parte di velivoli francesi del serbatoio militare rinvenuto nella zona D.

Risposta soltanto sulle posizioni della Clemenceau e della Foch, mediante l'invio della copia dei relativi libri di bordo nella parte attinente al periodo d'interesse. Certo questi documenti provano che quelle portaerei non erano nel Tirreno quando il DC9 è precipitato. Ma restano quei rilievi di cui già s'è fatta menzione. Così come resta purtroppo il dubbio – con tutta la fede che si deve sempre accordare alle istituzioni straniere – che anche in questi casi si sia provveduto a stesure in bella copia ed in momenti successivi alla redazione, contemporanea ai fatti, di brogliacci.

Risposta positiva alle richieste di visione ed esame del relitto del DC10 dell'UTA, ma eseguite in maniera negligente se non ostativa. Risposta – l'unica completa e sollecita – sul relitto dell'apparecchiatura di registrazioni meteorologiche, di certo perché si trattava di oggetto che ovviamente nulla aveva a che fare con i fatti dell'inchiesta.

Risposta indignata quella dell'ammiraglio Lacoste alle ipotesi del suo omologo Martini, nella quale si faceva riferimento ad una inchiesta a fini di accertamento di eventuali coinvolgimenti di aerei o navi francesi nel disastro di Ustica, inchiesta della quale però non s'è trovata traccia o che mai si è voluta consegnare all'inquirente italiano.

Risposta incompleta e contraddittoria dell'Ambasciata francese sulle questioni generali poste in merito al disastro, quasi che si volesse prendere ancora del tempo: ancora nel 1989 la Francia ha bisogno di tempo per rispondere! (@)

Restano però al riguardo della Francia indicazioni di sue presenze, come anche per gli Stati Uniti. Restano le esercitazioni del tardo pomeriggio fino a sera da Solenzara. Restano i dubbi sulle identità di scrittura sui libri di bordo delle sue portaerei. Resta l'assenza di una documentazione sui voli operati da e per le portaerei. Restano tutti quei velivoli dalla o verso la Francia nelle ore circostanti la sciagura.

Resta, in conclusione, un forte dubbio sulla Francia, comunque una costante sensazione di incompletezza nelle informazioni date, nella documentazione consegnata, negli esiti delle rogatorie.

Ma per tutto questo ci sarà sicuramente una nuova occasione, un nuovo impegno giudiziario che farà sicuramente, e finalmente, luce. Dobbiamo, pertanto, ritornare ai nostri Generali.

IL MIG LIBICO

Uno dei punti del processo rimasti ancora oscuri nonostante il rilevante numero di testimoni ascoltati nel corso del dibattimento è quello relativo al ritrovamento del Mig libico, ufficialmente precipitato a Castelsilano il 18 Luglio del 1980. Molte perplessità rimangono sia in ordine alla esatta ricostruzione cronologica degli avvenimenti, sia in ordine all'accertamento delle cause e alla dinamica dell'incidente, essendo emersi in sede processuale una serie di elementi contraddittori sul punto ed essendosi riscontrato un atteggiamento talvolta ostruzionistico e reticente da parte di diversi esponenti dell'AM intervenuti sul luogo della caduta.

La prima incertezza riguarda la data del 18 Luglio. Nessuno ha assistito effettivamente alla caduta del velivolo, la cui presenza è sfuggita anche al radar civile del vicino aeroporto di Lamezia ed a quelli militari di Crotona, Siracusa e di Otranto. Circostanze, queste, che possono bensì spiegarsi considerando le voragini del sistema radaristico Italiano nel '80 che proprio in prossimità di quella zona si presentava particolarmente lacunoso; la situazione sarebbe oltretutto stata peggiorata dalla presenza di un'esercitazione⁴⁴ e della quasi totale inaccessibilità del luogo del ritrovamento, pressoché inabitato.

Molte persone accorse sul luogo dell'incidente (per lo più carabinieri, VVFF, e ufficiali dell'AM) hanno descritto la scena del ritrovamento ma con particolari affatto concordanti⁴⁵, per quanto concerne la presenza o meno di sangue fresco, la posizione del corpo del pilota, supino, di spalle o ancora legato al seggiolino, l'odore di cadavere in putrefazione, la presenza di tracce di incendio. Ma soprattutto non concordano le diverse fotografie scattate, quelle ritrovate al Sismi nel '93 e provenienti dal Sios (mostrate al teste Di Caro, nel corso dell'esame, questi ad es. dichiara che le stesse non corrispondono alla scena da lui vista) e le altre fotografie scattate dai carabinieri⁴⁶ nelle quali si notano particolari diversi, come la presenza solo in un gruppo di foto degli scarponi calzati dal pilota. E quei fori sulla carlinga del Mig che visibili nelle foto Sismi, nessun testimone ricorda di aver notato.

Di rilievo è anche la vicenda del volo P166 da Lamezia a Ciampino effettuato dal Col. Brancaleoni con cui sarebbero state trasportate alcune fotografie scattate al Mig⁴⁷. Particolarmente oscura rimane anche l'esatta identificazione dei reperti rinvenuti sul luogo, dei quali comunque non vi è più traccia. Dei testimoni sentiti, alcuni affermano di essersi per primi calati nella vallata, dichiarano di aver rinvenuto oltre al casco del pilota dei documenti di identità ed una cartina geografica riproduttiva di una zona di addestramento nel Golfo

⁴⁴ V. esame Colonnello Brancaleoni del 12 marzo 01

⁴⁵ V. Esami di Rodi, Ferrara, Di Caro, Morano, Cisaria, Aloisi, Beneretti, Arena, Grillini, Rizzuto, Paolucci

⁴⁶ V. esame Rodi

⁴⁷ V. Esame del 15 marzo 2002

della Sirte⁴⁸. Stupisce l'assoluta inadeguatezza di siffatta documentazione e soprattutto la mancanza di piani di volo; misterioso rimane ancora il ritrovamento presso il Sismi di una sorta di testamento scritto in arabo che sarebbe stato lasciato dal pilota, la cui identità e nazionalità non sono comunque mai state accertate con certezza.

Sicuramente false sono poi le affermazioni di alcuni testimoni dell'AM i quali hanno dichiarato che l'aereo era privo di armi e di altri strumenti di rilevazione fotografica. Risulta infatti con certezza il rinvenimento di una fotocinemitragliatrice e di un cannoncino appartenenti al Mig, circostanze queste delle quali il Colonnello Brancaleoni inizialmente reticente durante l'esame ha dato conferma a seguito di formale contestazione da parte del Presidente della Corte, ammettendo il ritrovamento di un cannoncino in un cespuglio e di "*aver potuto prendere in consegna la cinemitragliatrice*". Sulla medesima circostanza Benedetti Luigi - esperto di armi del Patto di Varsavia - il quale la sera del 18 si reca in volo da Ciampino a Lamezia dove incontra il Gen Tascio, avendo il compito di identificare il velivolo; lo stesso dichiara che il Mig non aveva armi né altri strumenti: nonostante gli venga contestato che il suo diretto superiore (Col. Brancaleoni) abbia dichiarato il contrario, egli dichiara di non esserne a conoscenza, il che appare poco credibile data la sua specifica competenza nel settore⁴⁹.

Questi reperti non interessavano apparentemente neanche alla commissione Italo Libica istituita per indagare sulle cause dell'incidente la quale parte dalle sue tesi precostituite e si disinteressa del resto: il Teste Preziosa Pasquale che vi ha fatto parte, ammette che quegli oggetti, richiesti dai Libici erano in mano al Sios il quale aveva fatto sapere che sulla pellicola non c'era nulla.

Altri elementi che inducono a dubitare sulla certezza della data della caduta del Mig:

- L'esame autoptico del cadavere riesumato del pilota, dal quale risulta l'avanzatissimo stato di decomposizione;
- La vicenda Claridge, capo della Cia a Roma che dichiara di aver inviato i suoi uomini in Sila ben prima della data del ritrovamento ufficiale, pur poi essendosi ricreduto sulla base di documentazione ancora sottoposta a segreto di stato e, quindi, non verificabile;
- L'Agenda del Gen. Tascio che nella data del 14 luglio riporta la annotazione "*Claridge mig 21*";
- I diversi testi che dichiarano di aver avvistato la sera del 26 giugno nella zona della Sila un aereo militare di color mimetico a bassa quota inseguito da due caccia di colore scuro;
- L'indebita appropriazione, da parte dell'A.M., della scatola nera del Mig.

⁴⁸ V ad es. il Di Caro

⁴⁹ V. esame Benedetti Luigi.

Ma soprattutto deve far riflettere la presenza in quel periodo di un aereo libico nel nostro spazio aereo che, a prescindere dalle fantasiose spiegazioni che si è cercato di offrire, rappresenta un avvenimento già di per se significativo.

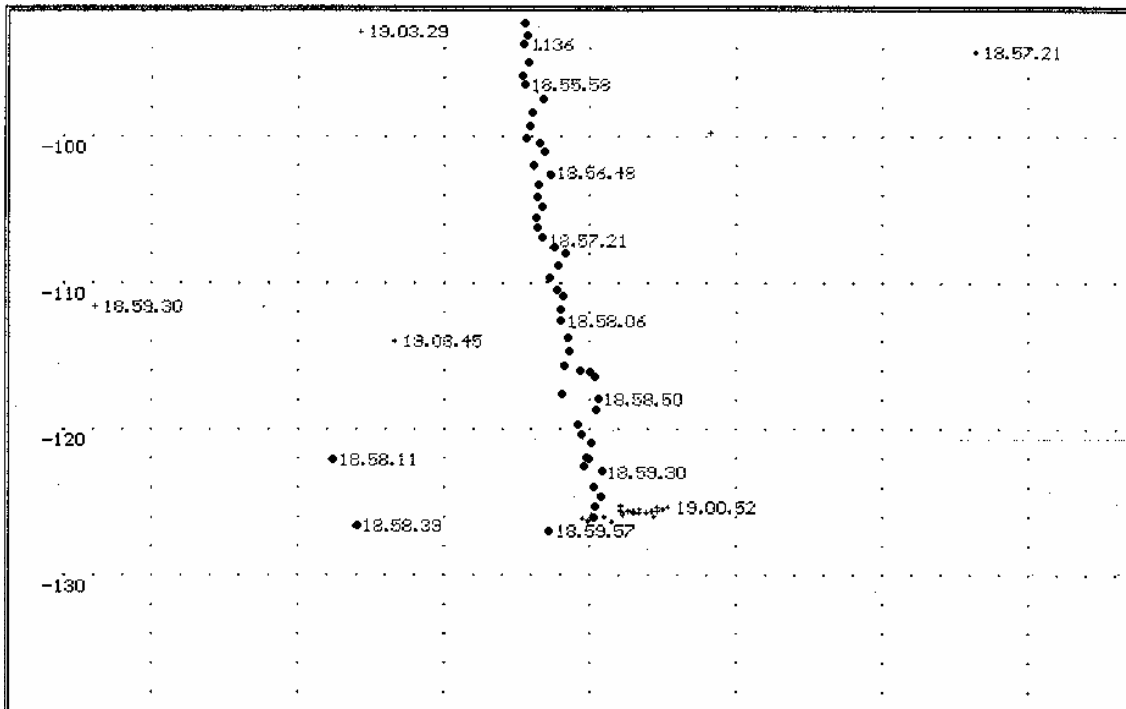
Inoltre il particolare punto di caduta, che visto in un'ampia prospettiva geografica comprendente anche la zona del basso Tirreno, lascia facilmente ipotizzare la presenza di un corridoio fuori della portata dei radar, che da ovest ad est permetteva ad aerei "nemici" di scorazzare indisturbati lungo il nostro spazio aereo.

Una situazione strana, insomma; confusa, ai limiti della credibilità e della verificabilità, una inestricabile vicenda. E forse è proprio in tutto ciò che va ricercata la verità, nel senso che proprio la storia di quel Mig potrebbe dare ulteriore sostegno alle ipotesi accusatorie adesso contestate agli odierni Imputati; e proprio in relazione al disastro del DC9.

Dobbiamo dirlo, la vicenda del Mig ha tolto tanto all'istruttoria, assorbendone energie e tempo. Questa sorta di doppia pista ha spostato, di fatto, l'attenzione della Magistratura da eventuali altri caccia appartenenti al Patto Atlantico che potessero essere stati coinvolti direttamente nel disastro del DC9. Ed i nostri Generali, che nel frattempo avevano - già nell'immediatezza - ipotizzato una collisione ed avviato una correlativa indagine, non possono che averne giovato. Un riscontro diretto a questa ipotesi, che ad una prima visione potrebbe apparire del tutto casuale ma che, in effetti, la rende molto credibile, è la famosa annotazione riportata dal Gen.Santovito alla data del 21.07.1980 che testualmente recita: *"Se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale"*. Tale appunto attesta che, in tale occasione, si fece un concreto riferimento al disastro di Ustica, si correlò il mig al DC9, si paragonarono le emergenze radaristiche alla luce delle eventuali responsabilità che l'A.M. avrebbe potuto avere.

E' il gioco degli specchi che rileva, a parere di questa Parte Civile, gioco che ha funzionato alla perfezione, che ha permesso di prendere ancora del tempo, che ha concesso ulteriore conoscenza delle ipotesi di indagine, che ha dato ancora margine alle dilazioni, alle amnesie, alle menzogne.

IL CONTESTO RADARISTICO ALLA LUCE DELLE CONSIDERAZIONI SVOLTE DAI CONSULENTI DI PARTE CIVILE



In premessa alla nostra discussione abbiamo sottolineato quanta importanza, per la parte Imputata, abbia potuto significare la costituzione di una Parte Civile che fosse accompagnata dalla consulenza tecnica del Politecnico di Torino. Dobbiamo adesso aggiungere che tale preoccupazione ha avuto certamente la sua giustificazione, visto che i Professori Vadacchino, Pent ed Algostino hanno presentato alla Corte una ricostruzione del contesto radaristico assolutamente credibile e certamente – dal punto di vista qualitativo – al di sopra di ogni livello tecnico sino ad allora mostrato dai Periti d’Ufficio e dai Consulenti di parte Imputata.



main.ppt

In questa sede, e cioè in sede di mera lettura delle presenti note, salteremo ogni riferimento specifico al contributo apportato dai citati Consulenti. Nella versione, per così dire, informatica del presente testo sarà, invece, riportato tutto il lavoro svolto che potrà essere visionato interamente.

Per ora basti dire, riportandoci alle conclusioni citate, che dal contesto radaristico emerge certamente una importante "influenza" di un oggetto volante che accompagna il DC9 durante la maggior parte del proprio viaggio. Viene – ancora – provato che, nell'immediatezza delle ultime battute radar dell'Itigi, un altro oggetto interseca la sua via allontanandosi negli attimi successivi in direzione est. Ma, per quanto appena detto, si rinvia alla lettura delle analisi già presentate alla Corte.

Una considerazione a parte, sempre rientrante nel contesto radaristico e sempre assunta dalle osservazioni dei citati Consulenti, va fatta in relazione all'esperimento comparativo effettuato dal Collegio Blasi in data 30.04.1985. La validità scientifica di tale esperimento, mirante alla verifica materiale se il Plot -17 e -12 potessero effettivamente essere attribuibili ad un aereo intercettore, è stata contestata sulla base dell'assunzione che le condizioni operative del radar di Fiumicino nel 1985 fossero diverse da quelle del 1980. Questa assunzione si basa sul fatto che la probabilità di detezione relativa al volo del DC9 e quella misurata durante l'esperimento del 1985 fossero diverse (@).

Ma l'affermazione che le condizioni operative del radar di Fiumicino fossero nel 1985 diverse da quelle del 1980 è basato su di un grave errore concettuale nell'interpretazione dei dati sperimentali in quanto la distanza massima raggiunta dal DC9 durante l'esperimento del 1985 è stata di 143.25 NM (raggiunti alle ore 17:49'54"), nettamente superiore a quella raggiunta dal DC9 nel 1980, che era stata di 129.12 NM (ultimo rilevamento PR+SSR del radar Marconi, estrattore 3).

É peraltro ben noto che la probabilità di detezione è una funzione decrescente della distanza, ed il decremento della probabilità di detezione è particolarmente rapido al crescere della distanza quando questa si avvicina al limite della portata del radar (come nel caso in esame); la presenza di tale effetto può essere notata immediatamente dai dati presentati nell'allegato file dove si nota come la frequenza delle mancate risposte del radar primario cresca in modo evidente con la distanza. Per questa ragione il dato ottenuto dall'esperimento del 1985 di una probabilità di detezione del 53,5 % non può essere direttamente confrontato con la percentuale del 95.9 % ricavata dall'analisi dei dati relativi al DC9 del 27 Giugno 1980; i due insieme di dati si riferiscono infatti a due diverse condizioni di rilevamento: @ .

ULTERIORI CONSIDERAZIONI TECNICO/LOGICHE: MISSILE O BOMBA?

Nella presente parte ancora alcune osservazioni dei Consulenti di Parte Civile che, ovviamente, faremo nostre essendo assolutamente condivisibili anche sul piano logico, oltre che scientifico.

Abbiamo già detto, nella disamina del fatto, che l'eccessiva immediatezza con cui avvenne il disastro aereo, quella sera del 27 giugno 1980, spinse coloro che dovevano investigare sulle modalità del sinistro ad ipotizzare sin da subito una collisione o un'esplosione a bordo. Tale prima impressione fu, poi, confermata dalle analisi della Commissione Luzzatti che valutò l'immediata interruzione dell'energia elettrica come sintomo di una deflagrazione, interna o esterna.

Il primo supporto tecnico all'ipotesi esplosione fu fornito dall'indagine effettuata nel 1982 dall'Aeronautica Militare sulle valigie, quando, dopo qualche perplessità iniziale sulla possibilità di questa analisi ed alcuni contatti con il RARDE, furono alla fine trovate tracce di esplosivo: *"In conclusione la presenza di tracce di T4 sui reperti portava ragionevolmente a formulare l'ipotesi che nelle vicinanze degli stessi reperti si fosse determinata la detonazione di una massa di tale tipo di esplosivo presente a bordo del velivolo"*. (v. relazione n.8221 della Direzione laboratori AM – 4^a Divisione Esplosivi e Propellenti, inviata alla Procura di Roma il 5.10.82). Si noti che si tratta di tracce di esplosivo e non di esplosione: la valigie sulle quali queste tracce sono state rinvenute sono infatti intatte e furono trovate galleggianti nel luogo dell'incidente.

In questa frase non solo si comunica la presenza di esplosivo, ma si correla il tipo di esplosivo alla causa dell'incidente, parlando di *esplosivo presente a bordo del velivolo*. La correlazione è soltanto storicamente corretta, il T4 è infatti il *plastico*, ampiamente utilizzato in tutti gli attentati degli anni '80, ma ovviamente non può essere decisiva. Nel 1987 Acampora e Malorni rinvennero esplosivo su di un gancetto appartenente ad un sedile; questa volta si trattava di T4 e TNT in una composizione analoga a quella utilizzata in alcune testate missilistiche. La presenza di T4 e TNT sulle valigie venne confermata da Lopez e C. nel 1994.

Se ci si limita a prendere in considerazione solo gli elementi provenienti dal relitto, si deve considerare estremamente improbabile che una bomba sia stata la causa della caduta del DC9: questo non solo sulla base di una analisi tecnica dei segni di esplosione, pur presenti sul relitto, ma anche da un confronto con i casi nei quali vi è invece la certezza sulla causa, come ad esempio nel caso dell'incidente di Lockerbie. Non risulta d'altro canto semplice giustificare i vari segni di esplosione rinvenuti, attribuendoli tutti ad eventuali inquinamenti.

Se si considera, invece, anche lo scenario radar, con la presenza di aerei estranei vicini al DC9 al momento dell'incidente, l'ipotesi bomba può essere – invece - esclusa con certezza.

1.1 L'ipotesi bomba



LabombaStart.ppt

Come sopra ricordato l'ipotesi bomba fu suggerita dal colonnello Torri nella relazione in cui si dava atto del rinvenimento di T4 sulle valigie. Intorno agli anni '80, il verificarsi di numerosi attentati ad aerei ha permesso di acquisire una ampia esperienza che ha prodotto anche un certo numero di lavori scientifici.

Al di fuori del caso di Ustica, che presenta caratteristiche del tutto particolari, l'accertamento delle cause di un incidente aereo deve in generale evitare di attribuire ad una bomba quello che può essere dovuto ad un difetto di manutenzione o di progettazione. Per questo motivo, l'accertamento di una esplosione a bordo di un velivolo va fatta sulla base di più indicatori, che concordemente e coerentemente confermino questa ipotesi; questo salvo il fatto che venga ritrovato un singolo indizio inequivocabile, quale ad esempio un detonatore od un temporizzatore. Tanto più tenuto conto che l'energia con la quale la bomba imprime i suoi segni sulle parti di velivolo circostanti è assolutamente trascurabile rispetto a quella dovuta alla caduta dell'aereo, che a sua volta imprime anche lei i suoi segni, che sono quindi ben più rilevanti.

D'altro canto l'effetto della bomba è estremamente concentrato e limitato allo spazio strettamente limitrofo a quello dell'esplosione, mentre i danni dovuti all'impatto con il suolo sono distribuiti su tutta la struttura.

In estrema sintesi i principali segni della presenza di una bomba, in ordine decrescente di potere discriminante, sono i seguenti:

1. **Segni inequivocabili**: la presenza di parti della bomba, presenza verificata in vari casi, contrariamente a quanto si possa pensare, è uno di questi segni.
2. **Segni decisivi**: una esplosione produce nella zona immediatamente limitrofa temperature estremamente elevate, dell'ordine delle decine di migliaia di gradi ed un'onda d'urto con elevata pressione e velocità. Questi effetti causano fusioni, frammentazioni, fratture e deformazioni su tutte le parti circostanti. Si comprende a questo proposito come, mentre gli effetti dovuti alle altissime temperature sono assolutamente peculiari dell'esplosione, quelli dovuti all'onda d'urto che producono fratture o deformazioni possono invece essere confuse con le analoghe fratture o deformazioni prodotte dall'impatto dovuto alla caduta. I segni dovuti all'alta temperatura consistono in fusioni, deformazioni strutturali e microscopiche ben note e descritte in letteratura. Questi ultimi sono quindi considerati

particolarmente decisivi, mentre quelli rappresentati da deformazioni vengono considerati meno decisivi.

3. Altri segni: la presenza di esplosivo è segno di esplosione, non strettamente di esplosione di una bomba a bordo. Ogni carica non esplose mai completamente e quindi proietta sugli oggetti circostanti particelle di esplosivo. Fenomeno questo che caratterizza qualitativamente, ma forse non quantitativamente, sia la carica di una bomba confezionata da un attentatore che la carica di una testata missilistica. Nel nostro caso poi la difficoltà interpretativa delle tracce di esplosivo, sicuramente presenti su vari reperti del DC, sta nel definire il meccanismo di trasporto. Si noti come questa difficoltà riguardi sia l'ipotesi bomba che quella missile. Come si ricava dalla letteratura, ma come hanno ampiamente dimostrato tutti gli esperimenti effettuati nel corso di questa inchiesta, l'esplosione di una carica produce su tutte pareti circostanti un enorme numero di fori dovuti alle schegge. Il numero di tali fori è molto elevato anche per il fatto che l'esplosione è avvenuta in ambiente chiuso.

Il dato assolutamente assodato, in tutta la vicenda che ci occupa, è che in nessuna parte dell'aereo si è mai riscontrato alcun segno inequivocabile o decisivo; nessuna perizia, dalla chimica alla frattologica, e nessun esperimento e nessuno studio ha portato in quest'aula la "firma" della bomba. E questo basta per chiudere l'argomento.

1.2 L'ipotesi missile



"L'ipotesi Missile.ppt"

Molto meno ampia è la letteratura disponibile relativa ai segni prodotti da un attacco missilistico: questo è comprensibile, dato l'interesse esclusivamente militare di questo argomento. Poiché inoltre il missile ha come compito principale quello di abbattere un caccia e la sua progettazione, con i relativi esperimenti, è fatta con questo scopo, non sono ampi nella letteratura tecnica i riferimenti ai danni prodotti da una testata missilistica su di un aereo civile tipo il DC9.

Per comprendere la differenza tra i meccanismi di azione del missile e quelli di una bomba si deve ricordare che l'abbattimento del caccia non avviene per mezzo della distruzione della struttura del caccia, che è molto resistente, ma attraverso l'azione delle schegge prodotte dall'esplosione sul pilota e sui sistemi idraulici ed elettronici di comando e controllo. Poiché l'esplosione avviene all'esterno del velivolo ci si deve attendere che quelli chiamati sopra come segni decisivi possano non essere presenti, mentre in generale ci si può attendere che siano presenti anche i fori delle schegge.

I SEGNI DELL'ESPLOSIONE

2.1 La presenza di tracce di esplosivo.

La presenza di tracce di esplosivo è un elemento molto rilevante contro l'ipotesi *near collision*, salvo che si riesca a dimostrare che è dovuto ad un inquinamento. Casarosa ha cercato di dimostrare, senza successo, che l'inquinamento potrebbe essere avvenuto durante il passaggio dei bagagli attraverso il locale siluri della nave. In ogni caso sarebbe restato inspiegabile il fatto che l'esplosivo sia finito sul gancio dello schienale.

La difficoltà di interpretazione di questo dato, nel caso di bomba interna, è dovuta al fatto che è risultata positiva anche una valigia che era nel bagagliaio, che non mostra segni di danneggiamento.

2.2 La sequenza delle rotture.

L'analisi della sequenza di rottura che ha portato al collasso il velivolo serve ad individuare il primo punto di rottura e quindi a localizzare il punto nel quale ha agito la causa dell'incidente. Questo punto è localizzabile nella zona del motore destro. Nel suo andamento generale la dinamica di rottura del DC9, basata anche sulla localizzazione dei relitti sul fondo del mare, è uno dei fatti certi accettato da tutti (salvo che nella perizia Cinti).

È utile riportare quanto detto nella Misiti⁵⁰:

Indagini sulle modalità di collasso del velivolo.

“Il primo principale evento, che si è verificato a bordo e che ha determinato l'inizio del collasso della struttura, è stato il cedimento dell'attacco anteriore del motore destro, in corrispondenza del vincolo con l'ordinata 786. A seguito di questo evento, si è avuto il distacco del motore destro con parte della fiancata adiacente all'attacco posteriore (recuperata in zona B) e, plausibilmente, anche con parte della fiancata adiacente all'attacco anteriore (di cui sono stati recuperati soltanto i frammenti AZ498 e AZ574).

Tali eventi hanno determinato una prima interruzione di energia elettrica al bus di destra, registrata sul CVR, con intervento del crosstie relay che ha trasferito l'alimentazione delle utenze sul bus di sinistra e la depressurizzazione immediata della toilette e della cabina passeggeri, con onda di depressione proveniente da destra, in accordo ai risultati delle analisi medico-legali che saranno successivamente discussi.

Immediatamente dopo si è avuto il distacco del motore sinistro per cedimento completo dell'ordinata di attacco 786 ed il cedimento dell'ordinata di forza 642, con distacco della fiancata sinistra contenente i finestrini (frammento n.529) che, deflessa dal flusso di aria in senso contrario al moto, ha urtato contro la presa d'aria del motore stesso.

I danni intervenuti nelle vicinanze del motore sinistro hanno provocato la definitiva interruzione di energia elettrica, registrata anch'essa sul CVR.

⁵⁰ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94. -

Poiché l'intervallo di tempo fra le due interruzioni rilevabile dal CVR è dell'ordine del centinaio di millisecondi, pari al tempo d'intervento del crosstie relay, si deve concludere che il cedimento dei collegamenti elettrici è stato pressoché contemporaneo.

Questo è in accordo al fatto che i due motori sono stati recuperati nella stessa zona B con il sinistro più a Sud nella fascia dei ritrovamento e che parte della fiancata sinistra è stata recuperata in prossimità del limite Nord della fascia dei ritrovamento.

Il cedimento dell'ordinata di forza 642 ha determinato, in rapida sequenza, il distacco, in corrispondenza di essa, della parte posteriore della fusoliera e la sua distruzione anche per effetto di "pelatura" in direzione contraria al moto del velivolo determinata dalla pressione dinamica esercitata dal flusso di aria. Tale distruzione ha determinato la dispersione dei frammenti nelle zone di ritrovamento F ed E.

Subito dopo questi eventi si è avuto il distacco dell'estremità della semiala sinistra e del tronco di coda. L'effetto della "pelatura"⁵¹ sopra descritto, e in particolare quello visibile sugli elementi del fianco sinistro del velivolo, può essere avvenuto solo se la struttura della parte della fusoliera ad essi retrostante fosse stata in grado di fornire un sufficientemente elevato grado di vincolo. Di conseguenza il distacco del tronco di coda può essere avvenuto in istanti immediatamente successivi al cedimento dell'ordinata, al massimo contemporaneamente ad essa. Questo è dimostrato anche dalla presenza dei segni rossi visibili sul bordo di attacco delle superfici orizzontali, ragionevolmente attribuibili ad impatto di frammenti di fusoliera colorati in rosso.

Il resto del relitto non ha subito ulteriori frammentazioni durante la caduta e si è distrutto al momento dell'impatto con la superficie del mare in corrispondenza della zona di recupero".

Questa modalità di frattura è in contrasto con l'ipotesi di *near collision*, ipotesi secondo la quale la rottura dell'ala sinistra precede tutte le altre.

La "pelatura" della parte di fusoliera dietro l'ordinata 642 (ordinata notevolmente robusta posta immediatamente dietro le ali) presuppone che la rottura in corrispondenza di questa ordinata sia avvenuta prima o contestualmente alle ordinate di attacco dei motori, in modo tale che il flusso d'aria abbia potuto effettuare la descritta pelatura.

Va notato che il posizionamento dell'eventuale ordigno esplodente così vicino al supporto anteriore del motore destro, pone fortemente il dubbio del perché nessun indizio di incendio si possa essere verificato in tale zona: il citato supporto, infatti, era attraversato dalle tubazioni che portavano il carburante (altamente infiammabile) al motore.

Ancora: l'esplosione nella toeletta, indebolendo in modo grave tutta la parte posteriore, difficilmente avrebbe potuto provocare questa rottura: il distacco della parte posteriore sarebbe avvenuto in corrispondenza delle parti

⁵¹ In alcuni testi si parla di petalatura

danneggiate senza interessare la 642 e la zona ad essa immediatamente posteriore. All'ordinata 642 sarebbe rimasta unita la parte di fusoliera immediatamente dietro, senza subire l'effetto di pelatura dovuto all'aria.

Anche Casarosa e Held notano questa incongruenza⁵²:

“D'altra parte anche le modalità di frammentazione in volo del velivolo non risultano in perfetto accordo con l'ipotesi di esplosione interna. In particolare, se da una parte essa renderebbe ragione della frammentazione della parte posteriore-destra della fusoliera ed in particolare del distacco immediato del motore destro e della fiancata destra, dall'altra male si accorderebbe con il fatto oggettivo della rottura dell'ordinata di forza 642 e del susseguente distacco per “pelatura” della rimanente parte posteriore della fusoliera sovrastante il pavimento nonché del tronco di coda, senza che su questi elementi, come del resto sulla stessa fiancata destra, sia visibile un effetto di sovrappressione dall'interno”.

Questa dinamica di rottura è elemento a favore dell'ipotesi che un missile sia esploso nella parte anteriore destra della fusoliera. Essa indica una inflessione dell'intera fusoliera che porta la coda verso il basso. Questa inflessione potrebbe essere stata provocata da perdita di portanza dell'ala destra (a favore di questa ipotesi esistono anche segni di torsione nella zona di coda), o comunque dalla perturbazione dell'esplosione.

La sequenza di rottura, con contemporaneo cedimento delle sezioni critiche poste in corrispondenza degli attacchi dei motori e dell'ordinata 642 potrebbe far pensare ad un cedimento strutturale dovuto a turbolenza atmosferica. L'onda d'urto del missile ha di fatto creato una situazione di turbolenza nella quale è venuto a trovarsi il DC9. A questo proposito nella Misiti si dice che⁵³:

“Il cedimento strutturale di un velivolo durante la fase di volo di crociera a causa delle sovrasollecitazioni indotte da turbolenza è invece una tipologia di incidente molto meno frequente della precedente (fra il 1959 ed 1972 si sono registrati solo 4 incidenti). L'incidente verificatosi nel '66 al velivolo BAC 1-11, appartenente alla società Braniff (USA), presenta una qualche analogia con quanto accaduto al velivolo I-Tigi. Infatti, anche in quel caso, si ebbe il distacco in volo del tronco di coda e la rottura dell'estremità della semiala destra per effetto di un carico invertito rispetto a quello normale di volo. C'è, però, da valutare che le condizioni meteo dei due voli sono state sensibilmente differenti”.

2.3 Le perizie medico-legali.

Anche le autopsie, per quanto effettuate in numero tanto ridotto da non essere molto utilizzabili, sono elemento in favore dell'ipotesi missile. La perizia

⁵² Note di conclusione Casarosa - Held. 08.04.99. -

⁵³ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94. -

medico-legale Giusti del 22.05.93 fa pensare ad una depressurizzazione dovuta ad una falla sul lato destro.
In essa si dice che⁵⁴:

“Le membrane timpaniche non lacerate erano estroflesse e da ciò può agevolmente dedursi che l'azione più importante è stata quella legata alla brutale diminuzione della pressione aerea; delle quattro lacerazioni traumatiche osservate, non dovute a lesioni traumatiche, tre erano a carico dell'orecchio destro ed una dell'orecchio sinistro (tre passeggeri ed una hostess), da cui può agevolmente dedursi che, trattandosi di passeggeri seduti verso avanti e della hostess in piedi con il volto rivolto verso la coda, il brusco decremento della pressione si è verificato sul lato destro dell'aereo”.

Più oltre⁵⁵:

“I dati di ordine biologico appaiono compatibili con una falla sul lato destro della fusoliera, prodottasi in quota per una possibile azione di agente esterno. Gli elementi raccolti, però, sono orientativi e non assolutamente dimostrativi. Non vi sono dati biologici che confermino l'ipotesi di una esplosione a bordo, ma tale ipotesi non può essere assolutamente esclusa. La causa delle morti, comunque, è derivata da grandi traumatismi per precipitazione da notevole altezza”.

2.4 I frammenti nei cuscini

La penetrazione delle schegge nei cuscini è tipica dei casi in cui vi è esplosione; nella Blasi viene fatto un confronto con altro incidente⁵⁶:

“confronto questi risultati con quelli sui cuscini e gli schienali del DC9 ATI precipitato a Capoterra (CA) il 13.09.79. In questo incidente la quasi integrità degli schienali e dei cuscini, e non emergeva alcuna presenza di penetrazione di schegge all'interno del materiale polivinilico”.

Non pare quindi che per aerei caduti in terra si presenti la stessa tipologia di danni e penetrazioni nei cuscini; sarebbe stato interessante, allora, che tali periti avessero operato lo stesso confronto con aerei caduti in mare.

La difficoltà interpretativa di questo elemento sta nel fatto che la stragrande maggioranza delle schegge è entrata nei cuscini a bassa velocità.

Nella Misiti si dice che⁵⁷:

c) La presenza nei cuscini di alcuni frammenti provenienti dai finestrini esterni, rende poco sostenibile l'ipotesi di una esplosione interna. in questo caso,

⁵⁴ Perizia Medico legale Giusti 22.05.93 -

⁵⁵ Perizia Medico legale Giusti 22.05.93 -

⁵⁶ Perizia Blasi -

⁵⁷ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94. -

infatti, in caso di rottura dei finestrini stessi, i frammenti avrebbero dovuto essere proiettati verso l'esterno sia per effetto della pressione generata dall'esplosione, sia per effetto della maggiore pressione esistente all'interno della fusoliera rispetto all'esterno, dovuta alla pressurizzazione della fusoliera stessa.

d) Per lo stesso motivo del punto precedente, non è giustificabile con l'ipotesi di esplosione interna la presenza nei cuscini di frammenti provenienti dall'esterno della zona pressurizzata della fusoliera (frammenti di rivetti esterni, frammenti provenienti dal fairing ala-fusoliera).

e) Molti frammenti "penetrati", provengono da zone adiacenti ai cuscini interessati come braccioli del sedile, maniglia del tavolino, struttura del sedile: se tali frammentazioni fossero dovute ad una esplosione, specialmente se interna, di questa, verosimilmente, dovrebbe esserne rimasta traccia visibile sui cuscini stessi che, logicamente, avrebbero dovuto trovarsi in prossimità dell'esplosione stessa.

f) I cuscini interessati dalla penetrazione di schegge esaminati presso i laboratori AM, sono stati, come in precedenza ricordato, in numero di 20. ... Di conseguenza, almeno una trentina di cuscini, fra quelli trovati, sono stati interessati dalla penetrazione di schegge. Poiché, come osservato nel precedente punto e), è ragionevole ipotizzare che la maggior parte dei frammenti provenga da zone adiacenti ai sedili, ne consegue che l'ipotizzata esplosione dovrebbe aver interessato almeno sei file di sedili (6x5=30 cuscini), per una lunghezza dell'ordine di 4-5 metri, pari a circa 1/3 della lunghezza della parte abitata della fusoliera. Tenendo conto che l'intensità dell'onda di pressione generata dall'esplosione decade rapidamente dopo distanze dell'ordine di una decina di diametri della carica, da quanto precede consegue che una carica, avente un diametro dell'ordine di 40-50cm, dovrebbe essere esplosa in una zona adiacente ai sedili. Di questa esplosione dovrebbe essere rimasta traccia, ad esempio, sulle moquettes laterali che ricoprono il pavimento del velivolo, recuperate per intero, che, viceversa, risultano integre, come sarà evidenziato da successive indagini".

Le dimensioni della zona interessata da questi frammenti è, evidentemente, coerente con la zona, sul lato destro, interessata dall'esplosione della testa da guerra che esplode a 5 o 6 m di distanza.

2.5 Segni di bruciature

Vi sono diversi reperti sui quali vi sono segni di contatto con alte temperature e che quindi fanno pensare ad un fenomeno esplosivo; essi sono tutti localizzati nella parte anteriore dell'aereo. Essi sono⁵⁸:

Il solco annerito, trovato sul pacco delle schede doganali conservate a bordo del velivolo, è stato originato, con ragionevole certezza, dal contatto con materiale riscaldato ad alta temperatura.

Segni di sovraccarico termico sull'etichetta rossa per i quali si dice⁵⁹:

⁵⁸ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94 -

non si rinvencono evidenze di eccessivi sovraccarichi termici e/o di situazioni di corto-circuito. Di conseguenza, gli annerimenti rinvenuti sull'etichetta rossa conseguenti a riscaldamento, non possono ragionevolmente essere attribuiti a sovraccarichi termici causati da corto-circuiti all'interno della centrale ma debbono ritenersi o preesistenti all'incidente o derivanti da altra causa.

Segni sul vestito della bambola⁶⁰:

La bambola è stata rinvenuta fra i rottami della parte anteriore della cabina. È molto probabile che essa sia appartenuta alla bambina Giuliana Superchi. Questa, infatti, a differenza delle altre quattro bambine, viaggiava sola ed è usuale che il minore non accompagnato sia fatto accomodare nei primi posti adiacenti alla cabina, di pilotaggio. Nella ipotesi che il vestito fosse appartenuto ad una bambola di questa bambina, il suo ritrovamento fra i rottami della parte anteriore della cabina sarebbe congruente con la posizione da essa quasi certamente occupata. Su tale reperto sono presenti due tipi di danneggiamento:

-il primo tipo è rilevabile sulla manica sinistra e consiste in due piccoli strappi sul tessuto, visibili, all'ingrandimento, nell'intorno dei quali il DRA ha rinvenuto alcune fibre spezzate con estremità rigonfiate. Tale rigonfiamento è stato attribuito al passaggio di frammenti, ad alta velocità derivanti da una esplosione.

-Il secondo tipo di danneggiamento è rilevabile su entrambe le maniche e consiste in due segni di bruciatura solo superficiale, visibili negli ingrandimenti. All'apparenza, sembrano prodotti da un filo caldo appoggiatosi al tessuto. In prossimità di una di queste zone è presente una intrusione di fibre di tessuto rosso (forse appartenente al tessuto del sedile), ritenuta indice della violenza dell'esplosione e della sua vicinanza al reperto, in quanto tali fibre, a causa della loro bassa densità, non possono percorrere elevate distanze ad alta velocità.

2.6 I fori sul portellone bagagli anteriore.

Sul portello bagagli anteriore sono presenti quattro fori, due sono sicuramente causati da parti interne dell'aereo (C e D), gli altri due (A e B) sono stati provocati da penetrazioni dall'esterno verso l'interno.

Il problema di questo elemento che lo rende un poco ambiguo è che la velocità con la quale gli oggetti fanno prodotto i fori A e B è stata stimata superiore a quella con la quale il DC9 ha urtato la superficie del mare.

Si noti che queste perforazioni sono in una zona della fusoliera che, nella nostra ipotesi di attacco missilistico, può venir colpita da frammenti del missile diversi dalle schegge preformate.

⁵⁹ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94 -

⁶⁰ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94 -

È certamente probabile che frammenti di questo tipo abbiano colpito anche le zone circostanti il portellone. Queste zone, al contrario del portellone, sono state assoggettate a sollecitazioni molto severe al momento dell'urto in mare, in questa situazione eventuali fori costituiscono il punto di innesco per fratture, per cui non sono più facilmente riconoscibili.

2.8 I frammenti trovati in zona diversa.

Vi sono due frammenti appartenenti alla parte anteriore della fusoliera che non sono stati trovati in zona C (dove sono stati trovati tutti gli altri della parte anteriore) ma in zona A (dove è stata trovata la coda dell'aereo).

Essi sono:

AZ 32 reperto 4 target 202 – recuperato in zona A il 17-agosto-1991
Fusoliera, frammento rivestimento finestrini n.4-5, parte superiore
collocato in staz.280 corr.11d

AZ 204 reperto 5 target 736 recuperato in zona A il 18-agosto-1991
Carenatura ala-fusoliera, lato destro, frammento
Collocato in staz.503 corr.8d

A proposito di questi frammenti nel capitolo dedicato all'ipotesi di abbattimento mediante missile della Misiti si dice⁶¹:

Un ulteriore attento esame è stato condotto dal C P sui frammenti AZ 32, AZ 204 visibili sulla mappa di Fig.III-17 in corrispondenza delle stazioni 294,525 e 465 rispettivamente. Infatti, la diversa colorazione dei tre frammenti indica che essi, pur appartenendo al rivestimento esterno della fusoliera del velivolo, sono stati recuperati in zona A, dove sono stati recuperati il tronco di coda e frammenti ad esso appartenenti.

Una possibile interpretazione di questa caratteristiche di ritrovamento potrebbe essere che i tre frammenti si siano distaccati in volo a causa del danno prodotto dal missile (o dei missili) e siano rimasti poi intrappolati nel tronco di coda. anch'esso distaccatosi in volo, precipitando insieme ad esso nella zona A. L'esame dei frammenti sul relitto, consente di osservare che, in questa ipotesi, il missile avrebbe dovuto effettuare una operazione "chirurgica", separando dalla struttura solo questi elementi, senza causare visibili danni su quelli circostanti, tutti recuperati in zona C.

Anche in questo caso il comune buon senso può ritenersi sufficiente per considerare questa ipotesi come molto poco probabile.

Resta comunque l'evento singolare che i due frammenti sono stati ritrovati in una zona anomala rispetto alla posizione occupata sul relitto. Un esame dei verbali dei ritrovamenti, ha consentito di verificare quanto segue.

.....

Il frammento AZ 32 è classificato come Reperto 4. Target 202 e risulta individuato in data 17 Agosto 1991 alle ore 16.35 in posizione 4397838 N,

⁶¹ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94 - IX-35

335422 E. Alle ore 17.24 viene agganciato dal ROV ed alle ore 20.30 viene scaricato sul ponte della nave. Sui verbali viene descritto come "frammento di oblò". La descrizione e le fotografie del Target 202 disponibili presso l'AG confermano che non vi sono stati errori di etichettatura.

Il frammento AZ 204 è classificato come Reperto 5, Target 736, e risulta individuato alle ore 03.52 del 18 Agosto 1991 in posizione 4397926 N, 335344 E. Alle ore 03.57 viene agganciato dal ROV ed alle ore 19.55 viene scaricato sul ponte della nave. Sui verbali viene descritto come "pezzo di lamiera con struttura" e quindi, anche in questo caso, la descrizione e le fotografie del Target 736 disponibili presso l'AG confermano che non vi sono stati errori di etichettatura.

Il CP non è in grado di fornire una spiegazione certa di queste due anomalie di ritrovamento, fermo restando il suo parere che esse difficilmente possano essere attribuite a qualsivoglia effetto derivante da impatto con corpo di missile o da esplosione di testa di guerra.

Il problema del ritrovamento in posizione anomala dei frammenti AZ 32 e AZ 204 sarà comunque esaminato con maggiore dettaglio quando sarà analizzata la possibile ipotesi di cedimento strutturale.

Pertanto, sulla base di quanto esposto, derivante da un accurato esame della parte anteriore destra del relitto, il CP ritiene che su tale parte non esistano evidenti tracce di danni causati da detonazione di teste di guerra a frammentazione o da impatto con corpi di missili o parti di essi.

Si tenga presente come nella ricostruzione della fiancata anteriore destra manchino diversi frammenti, questi potrebbero essere fra i piccoli frammenti recuperati in zona F e non collocati da nessuna parte. Questo fatto avrebbe potuto costituire ove fosse stato a suo tempo approfondito un elemento deciso per dimostrare che vi è stata una azione iniziale sia sulla fusoliera che sul motore destro.

IL MISSILE ARIA-ARIA

È utile riportare la descrizione del missile data dal collegio Misiti⁶²:

Il missile aria-aria è costituito dai seguenti principali sottosistemi o sezioni:

- a) sezione di guida e controllo.*
- b) sezione di armamento.*
- c) sezione propulsiva.*
- a) Sezione di guida e controllo.*

⁶² Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94. IX-9 –

Una volta lanciato dal velivolo vettore, il missile deve dirigersi verso il bersaglio, utilizzando opportuni sistemi di guida. Nel 1980 erano operativi missili che utilizzavano essenzialmente sistemi di rilevamento passivi e sistemi di rilevamento semi-attivi. Il sistema di rilevamento passivo è basato sull'impiego a bordo del missile di un opportuno sensore (seeker) in grado di rilevare direttamente la presenza del bersaglio attraverso forme di energia irradiata dal bersaglio stesso.

Il sistema di rilevamento semi-attivo (SA) è invece basato su un seeker in grado di rilevare la radiazione elettromagnetica riflessa dal bersaglio, quando esso è illuminato dal radar del velivolo lanciatore.

- Sistema di guida. Entrambe le categorie di missili, a guida passiva o a guida semiattiva, utilizzano lo stesso sistema di navigazione.

- Sistema di controllo. Il seeker, attraverso un proprio sistema di controllo, è in grado di mantenere la testa cercante allineata con il bersaglio, facendola opportunamente ruotare intorno ai suoi snodi.

b) Sezione di armamento.

La sezione di armamento di un missile aria-aria è costituita dalle tre componenti principali di seguito specificate:

- testa di guerra.

- spolette.

- unità di sicurezza.

b1) La testa di guerra è la componente del missile alla quale è devoluto il compito di arrecare il voluto danno al bersaglio. Tale danno può essere arrecato utilizzando, la grande energia sviluppata in tempi brevissimi dall'esplosione di opportuna carica, che, pertanto, costituisce uno degli elementi dei quali è costituita la testa di guerra. Una testa di guerra può agire sul bersaglio direttamente attraverso l'onda (Blast) generata in aria dalla detonazione dell'esplosivo in essa contenuto, creando un danneggiamento esteso in quanto l'onda di pressione "abbraccia" tutto il bersaglio, ovvero trasferire la sua energia a frammenti metallici (schegge che sono di grandezza ottimale, per avere maggiore probabilità di colpire il bersaglio. Si tratta, quindi, di frammentazione controllata, la cui potenzialità può essere aumentata anche attraverso la immissione di sfere o frammenti metallici di stesse dimensioni o ottenute attraverso scanalature dell'involucro) che, a loro volta andranno ad impattare il bersaglio stesso, creando danneggiamenti.

b2) Spolette. A bordo del missile deve essere presente un dispositivo che provochi la detonazione della testa di guerra quando la distanza fra missile e bersaglio è ai suoi valori minimi e con opportune costanti di tempo, affinché la traiettoria del bersaglio possa intersecare l'anello di schegge (spoletta di prossimità). Non può tuttavia essere trascurata la possibilità che, per cause del tutto fortuite, il missile possa impattare contro il bersaglio. Per tale motivo, il missile è dotato anche di spoletta di impatto che può far detonare la testa al momento dell'impatto stesso, come un generico proiettile.

b3) Unità di sicurezza. Le unità di sicurezza sono necessarie per evitare che si attivi la carica esplosiva del detonatore, prima che il missile si trovi a

distanza di sicurezza dal velivolo lanciatore. Il detonatore viene armato a distanze dal velivolo generalmente non superiori a 1000m, dopo un intervallo di tempo dallo sparo non superiore ai 2 secondi.

c) Sezione propulsiva. La sezione propulsiva dei missili aria-aria è generalmente costituita da motori a razzo a propellente solido.

Come si vede, l'analisi svolta da Misiti & C. si basa esclusivamente sui missili completamente armati ed attrezzati per lanci non esercitativi. Misiti ammette che la potenzialità della testa da guerra può essere variata a piacimento dall'introduzione in essa delle schegge necessarie a creare i danneggiamenti voluti. Torneremo, allora, sul punto allorquando parleremo dei motivi per cui non sono state riscontrate schegge sulla carlinga del DC9 dell'Itavia.

LA MANOVRA D'ATTACCO

La possibile manovra di attacco di un caccia che avesse percorso la traiettoria descritta dai plot radar -17 e -12 viene ben descritta nella perizia Misiti⁶³. Si voleva verificare se, con le tecnologie aeronautiche disponibili nel 1980 fosse possibile una manovra di attacco. Come dice Misiti:

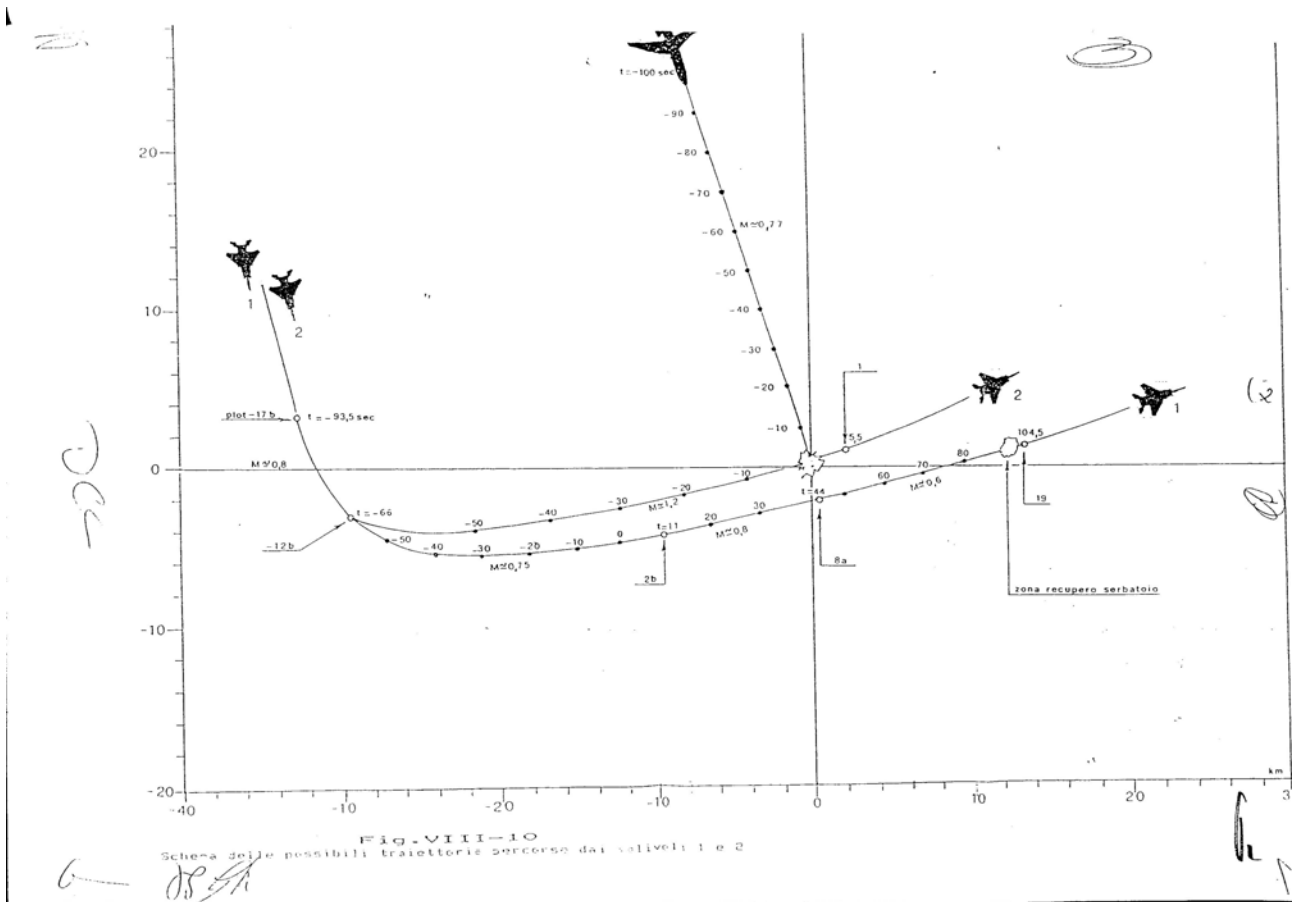
Il problema è di verificare se un missile, lanciato a partire dalle condizioni iniziali schematizzate, possa avere avuto la possibilità di colpire il bersaglio.

Per effettuare questa verifica è stato utilizzato un programma di simulazione teorica che consente di analizzare la traiettoria di volo di un missile dal momento dello sparo al momento della detonazione della testa di guerra, quando esso giunge alla minima distanza dal bersaglio. La traiettoria è calcolata in funzione delle principali caratteristiche aeromeccaniche e propulsive del missile, delle principali caratteristiche dei componenti del sistema di guida e controllo, delle condizioni di lancio e della traiettoria del bersaglio.

La conclusione è, secondo Misiti:

Tenendo conto che anche variazioni dei parametri considerati in intervalli di valori congruenti con lo schema riportato nella Fig.IX-16a) non determinano sostanziali modifiche nei risultati, si può ragionevolmente concludere che la traiettoria percorsa dal velivolo 1 può considerarsi compatibile con un lancio di missili contro il DC9, con elevata probabilità di successo.

⁶³ Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri.94. – IX-22 23.07 -



La perizia Misiti rigetta l'ipotesi missile essenzialmente sulla base della mancanza dei segni tipici lasciati dalle schegge e sull'affermazione che l'onda di blast non sarebbe stata sufficiente a provocare la caduta dell'aereo.

Ma, in verità, esistono posizioni di scoppio della testa da guerra che minimizzano il numero di schegge e che colpiscono il bersaglio. Tali posizioni prevedono che l'angolo con cui la traiettoria del missile incontra quella del DC9 sia intorno a 110° : questo valore è lo stesso di quello che si ha nella ricostruzione della Misiti e, per quanto riguarda anche la miss distance, non vi sono sostanziali differenze.

La totale assenza di fori di schegge, quindi, fa sì che l'ipotesi missile possa comunque essere considerata come possibile e non certamente esclusa al di là di ogni dubbio.

L'ESPLOSIONE DELLA TESTA DA GUERRA.

Per controllare i punti colpiti dalle schegge, i nostri Consulenti hanno realizzato, mostrandolo alla Corte, un apposito programma che simula esempi di diverse configurazioni di attacco e che evidenzia gli eventuali danni che verrebbero arrecati alla carlinga del velivolo.

Nelle pagine seguenti sono presentati alcuni esempi di simulazioni condotte col programma.

I casi 1-3 si riferiscono a missili che provengono dal settore di coda.

Il caso 1 si riferisce ad un missile che colpisce la fusoliera.

Il caso 2 è identico al caso 1, tranne che per il numero di schegge (200 invece di 2000); si può constatare come la percentuale di schegge che colpiscono sia pressoché la stessa.

Nel caso 3 il missile non colpisce, ma esplose per effetto della spoletta di prossimità vicino alla fusoliera.

Nei casi successivi il missile proviene da destra, come può essere avvenuto nel disastro aereo di Ustica.

Nei casi 4 e 5 il missile proviene da destra, passa a notevole distanza dalla fusoliera, ed esplose per effetto della spoletta di prossimità innescata dalla vicinanza con la fusoliera. Nel caso 5, con esplosione 200 cm prima del punto di minima distanza, il numero delle schegge che colpiscono è molto più elevato (32.5% invece di 28%).

Nei casi 6-10 la spoletta di prossimità è innescata dalla vicinanza con l'ala destra.

Nel caso 7 il missile proviene con traiettoria inclinata dal basso verso l'alto, l'esplosione avviene esattamente davanti all'ala: in questa situazione solo il 2.5% delle schegge colpiscono.

Nel caso 8 la traiettoria del missile è inclinata dall'alto verso il basso, la velocità del missile è molto bassa, l'esplosione avviene davanti all'ala destra: anche in questa situazione il numero delle schegge che colpiscono è esiguo (1.3%).

In questi ultimi due casi le poche schegge che colpiscono sono quasi tutte concentrate in una zona limitatissima del bordo d'attacco dell'ala destra.

Nel caso 9 la traiettoria del missile è inclinata dall'alto verso il basso, l'esplosione avviene davanti all'ala destra: anche in questa situazione poche schegge colpiscono (1.3%); parte sul muso dell'aereo (0.8% e parte su una zona molto ristretta dell'ala (0.7%).

Nel caso 10 la traiettoria del missile è inclinata dal basso verso l'alto, l'esplosione avviene davanti all'ala destra: anche in questa situazione poche schegge colpiscono (1%); parte sul muso dell'aereo (0.6% e parte su una zona molto ristretta dell'ala (0.4%).

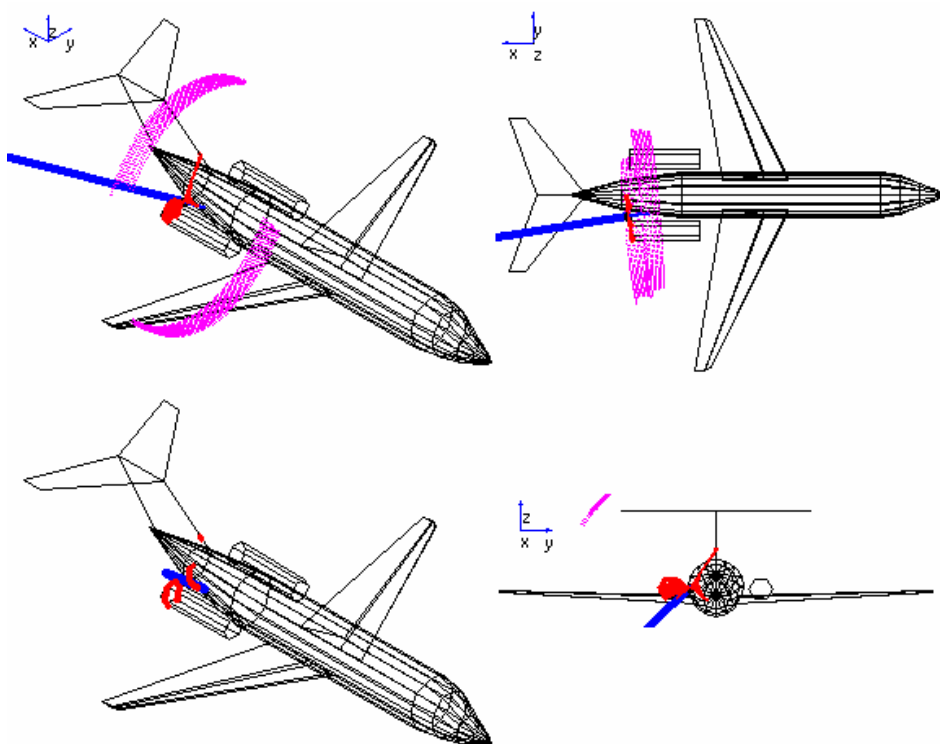
Nei due ultimi casi, molto simili tra loro, le poche schegge che colpiscono sono

quindi concentrate in due zone: una porzione molto esigua del bordo di attacco dell'ala destra ed il muso dell'aereo.

In tutte le simulazioni operate, il programma utilizza un missile armato con **2000 schegge**, numero questo sicuramente rilevante.

Non dimentichiamo, infatti, che l'esigenza di rendere il più leggero possibile il missile (e quindi più trasportabile e più a lunga gittata) era inversamente proporzionale con quella di renderlo più offensivo attraverso l'appesantimento con ulteriori frammenti metallici.

1) Missile proveniente in coda che colpisce la fusoliera.



Il missile colpisce la fusoliera

Il punto di minima distanza è a 40cm dai motori
Coordinate del punto di esplosione P(2384, -162, 54)

Su 2000 schegge 942 colpiscono:

506 la fusoliera, 0 le ali, 432 i motori, 4 la coda.

TRAITTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 5°

Angolo con la rotta = 5°

Distanza della traiettoria da x = 200 cm

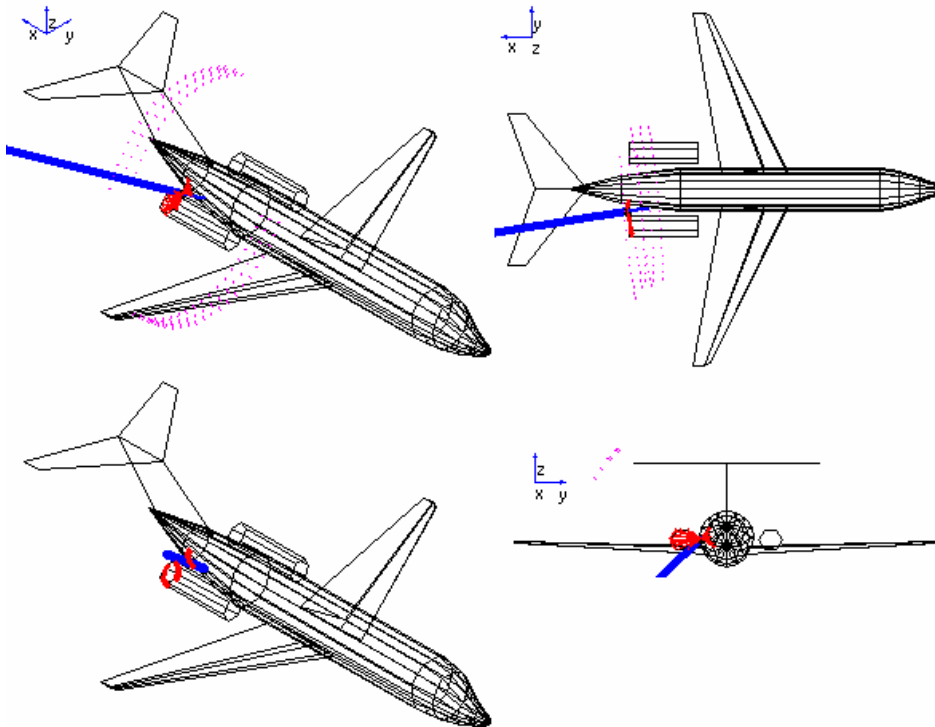
Posizione lungo x = 1500 cm

Posizione del punto di esplosione = 0 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

2) Come nel caso precedente ma con diverso numero di schegge



Il missile colpisce la fusoliera

Il punto di minima distanza è a 40cm dai motori

Coordinate del punto di esplosione P(2384, -162, 54)

Su 201 schegge 94 colpiscono:

51 la fusoliera, 0 le ali, 43 i motori, 0 la coda.

TRAIETTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 5°

Angolo con la rotta = 5°

Distanza della traiettoria da x = 200 cm

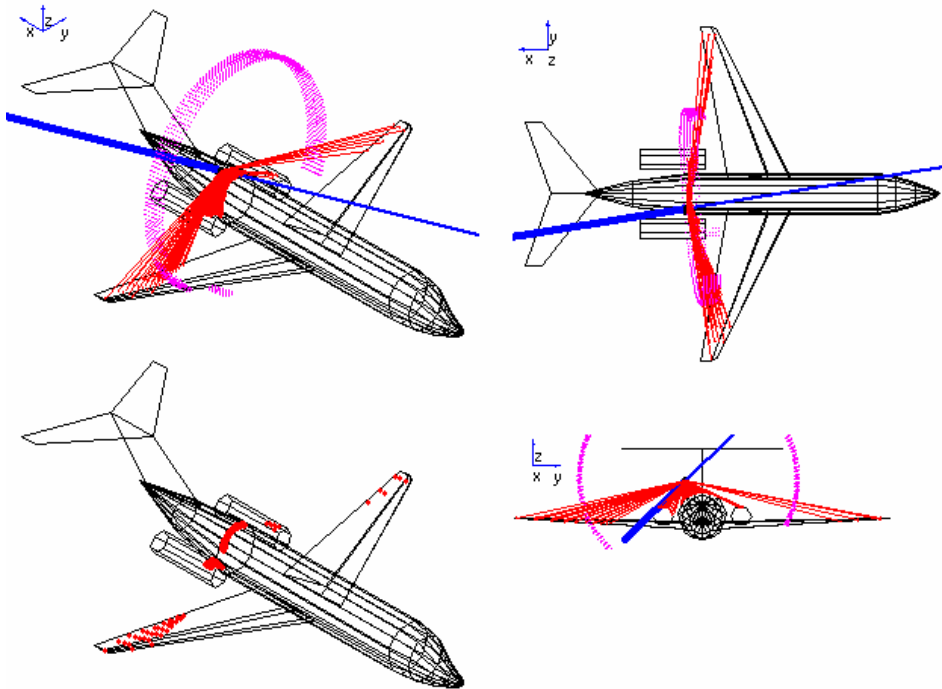
Posizione lungo x = 1500 cm

Posizione del punto di esplosione = 0 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

3) Missile proveniente in coda che non colpisce. Si può notare come il numero di schegge che colpiscono è molto elevato (32%).



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 110cm dalla fusoliera
Coordinate del punto di esplosione P(1996, -116, 317)

Su 1002 schegge 317 colpiscono:

203 la fusoliera, 35 le ali, 79 i motori, 0 la coda.

TRAITTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 5°

Angolo con la rotta = 5°

Distanza della traiettoria da x = 400 cm

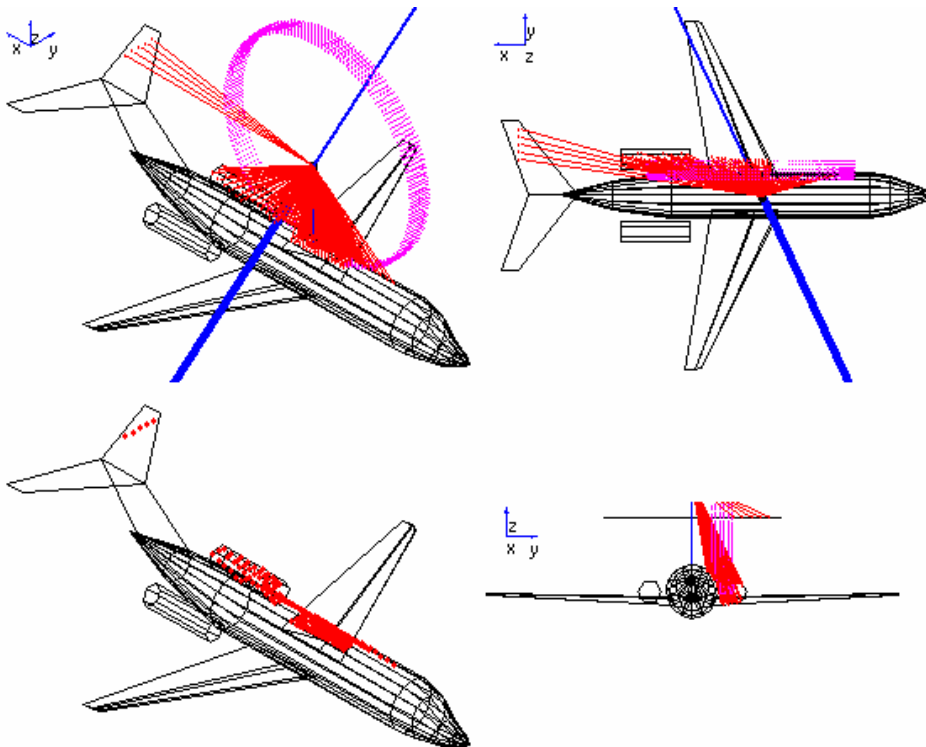
Posizione lungo x = 1500 cm

Posizione del punto di esplosione = 0 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo=85° massimo=95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

- 4) Missile proveniente da destra con rotta perpendicolare alla rotta dell'aereo ed elevata miss-distance. Esplosione nel punto esatto di minima distanza. Colpiscono il 18% delle schegge.



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 567cm dalla fusoliera

Coordinate del punto di esplosione P(1300, -1, 800)

Su 1002 schegge 180 colpiscono:

70 la fusoliera, 59 le ali, 46 i motori, 5 la coda.

TRAIETTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 0°

Angolo con la rotta = 90°

Distanza della traiettoria da x = 800 cm

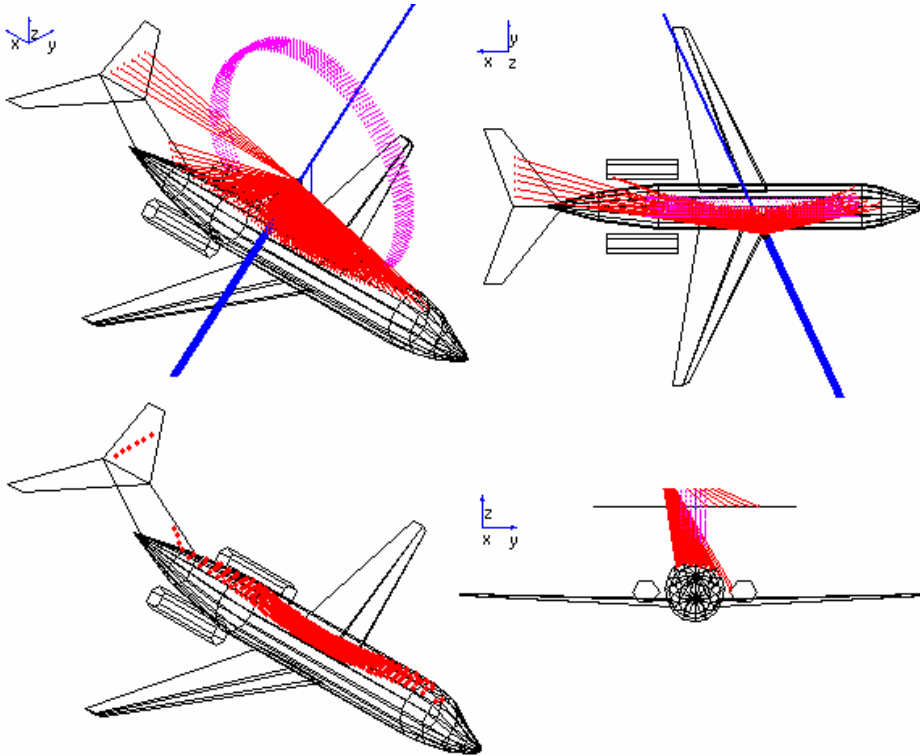
Posizione lungo x = 1300 cm

Posizione del punto di esplosione = 0 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

- 5) Missile proveniente da destra con rotta perpendicolare alla rotta dell'aereo ed elevata miss-distance. Esplosione anticipata rispetto al punto di minima distanza. Rispetto al caso precedente, da cui differisce solo per l'anticipo del punto di esplosione, molte più schegge colpiscono (32.5%).



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 567cm dalla fusoliera
 Coordinate del punto di esplosione P(1208, -201, 800)

Su 1002 schegge 325 colpiscono:

313 la fusoliera, 0 le ali, 2 i motori, 10 la coda.

TRAIETTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 0°

Angolo con la rotta = 90°

Distanza della traiettoria da $x = 800$ cm

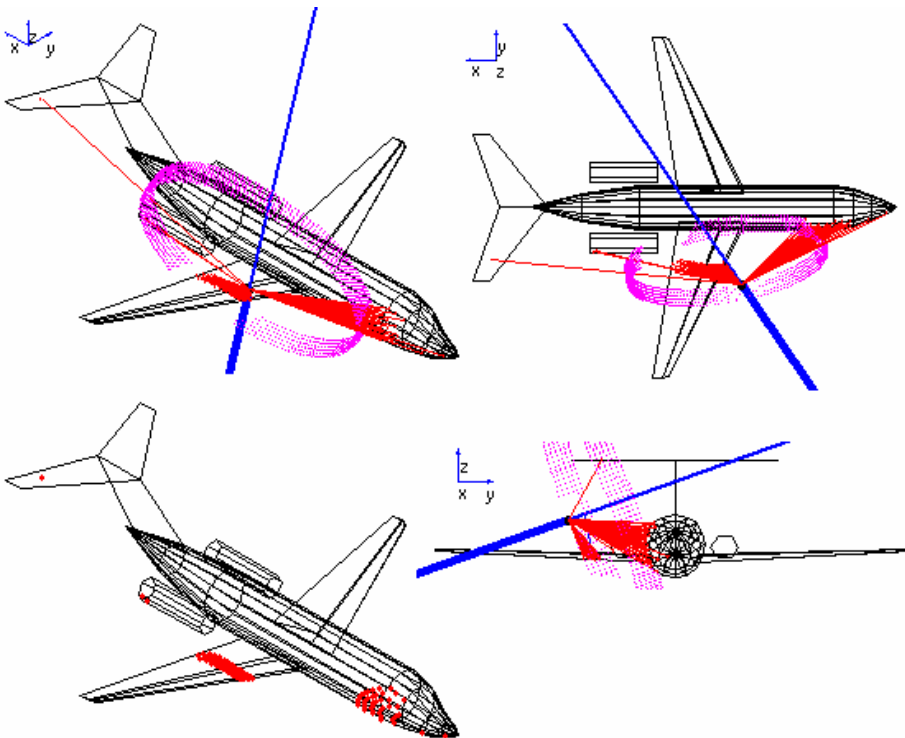
Posizione lungo $x = 1300$ cm

Posizione del punto di esplosione = -200 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

- 6) Missile proveniente da destra innesco della spoletta di prossimità per vicinanza con l'ala destra, esplosione 1m prima del punto di minima distanza, sopra l'ala destra. Colpiscono il 15% della schegge.



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 248cm dalle ali
Coordinate del punto di esplosione P(1194, -591, 208)

Su 1002 schegge 151 colpiscono:

44 la fusoliera, 104 le ali, 2 i motori, 1 la coda.

TRAIETTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 20°

Angolo con la rotta = 100°

Distanza della traiettoria da $x = 400$ cm

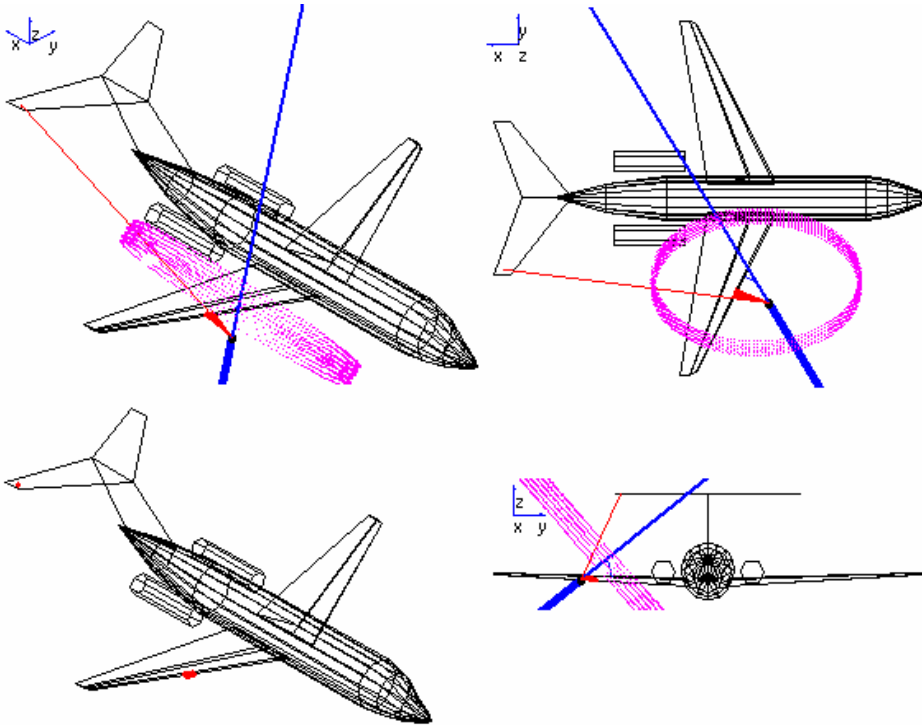
Posizione lungo $x = 1500$ cm

Posizione del punto di esplosione = -100 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

- 7) Missile proveniente da destra innesco della spoletta di prossimità per vicinanza con l'ala destra, esplosione 2m prima del punto di minima distanza, esattamente di fronte all'ala destra. In questa situazione solo poche schegge colpiscono (2.5%) e sono praticamente tutte concentrate in una zona molto limitata del bordo anteriore dell'ala.



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 146cm dalle ali
Coordinate del punto di esplosione P(1224, -782, -3)

Su 1002 schegge 25 colpiscono:

0 la fusoliera, 24 le ali, 0 i motori, 1 la coda.

TRAITTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 40°

Angolo con la rotta = 90°

Distanza della traiettoria da $x = 500$ cm

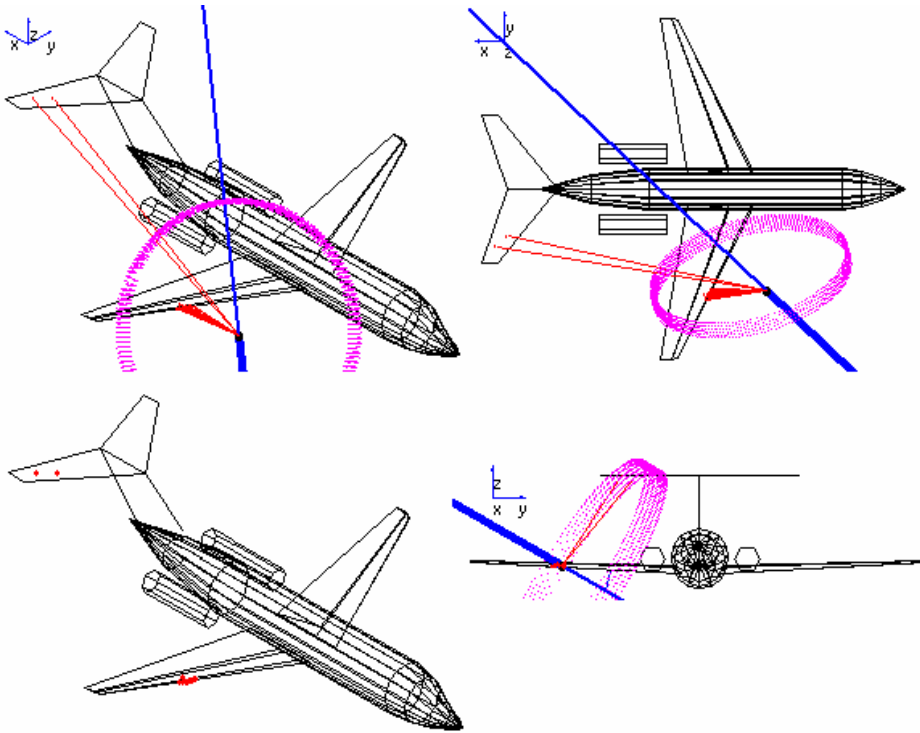
Posizione lungo $x = 1500$ cm

Posizione del punto di esplosione = -200 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

- 8) Missile proveniente da destra, con velocità più bassa, traiettoria dal l'alto verso il basso, innesco della spoletta di prossimità per vicinanza con l'ala destra, esplosione 3m prima del punto di minima distanza, esattamente di fronte all'ala destra. Anche in questa situazione solo poche schegge colpiscono (1.3%). Vi è la probabilità che qualche scheggia colpisca il piano di coda.



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 134cm dalle ali
 Coordinate del punto di esplosione P(1073, -795, 9)

Su 1002 schegge 13 colpiscono:

0 la fusoliera, 11 le ali, 0 i motori, 2 la coda.

TRAIETTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = -30°

Angolo con la rotta = 105°

Distanza della traiettoria da x = -400 cm

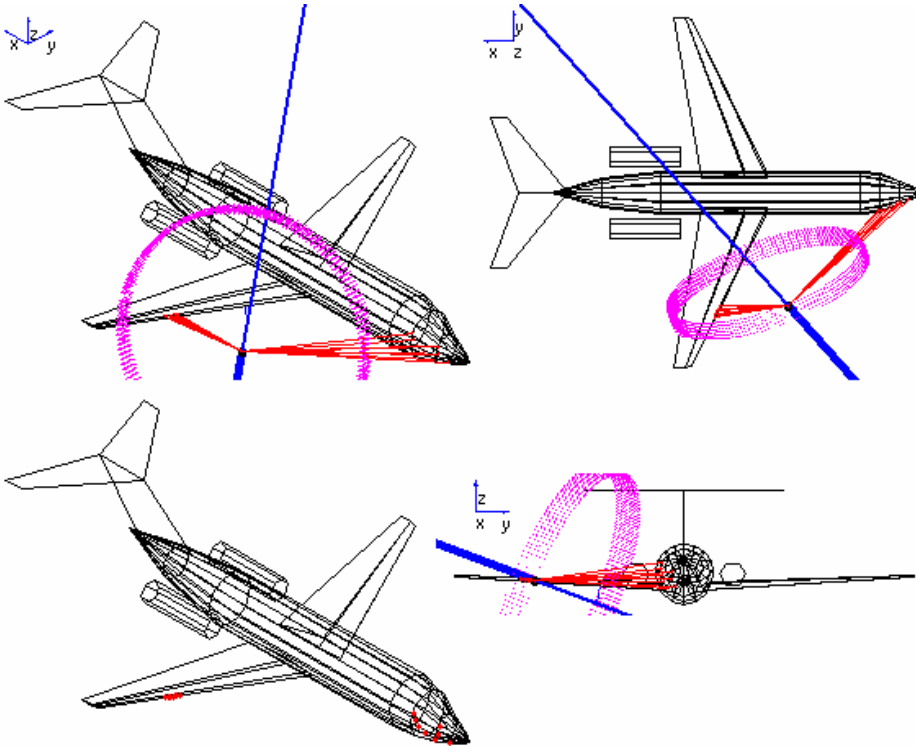
Posizione lungo x = 1700 cm

Posizione del punto di esplosione = -300 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=350 Schegge=2000

- 9) Missile proveniente da destra, traiettoria dal l'alto verso il basso, innesco della spoletta di prossimità per vicinanza con l'ala destra, esplosione 4m prima del punto di minima distanza, esattamente di fronte all'ala destra. Anche in questa situazione solo poche schegge colpiscono (1.5%), di cui lo 0.7% il bordo d'attacco dell'ala destra e lo 0.8% il muso dell'aereo.



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 112cm dalle ali
 Coordinate del punto di esplosione P(1027, -863, 13)

Su 1002 schegge 15 colpiscono:

8 la fusoliera, 7 le ali, 0 i motori, 0 la coda.

TRAIETTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = -20°

Angolo con la rotta = 110°

Distanza della traiettoria da x = -300 cm

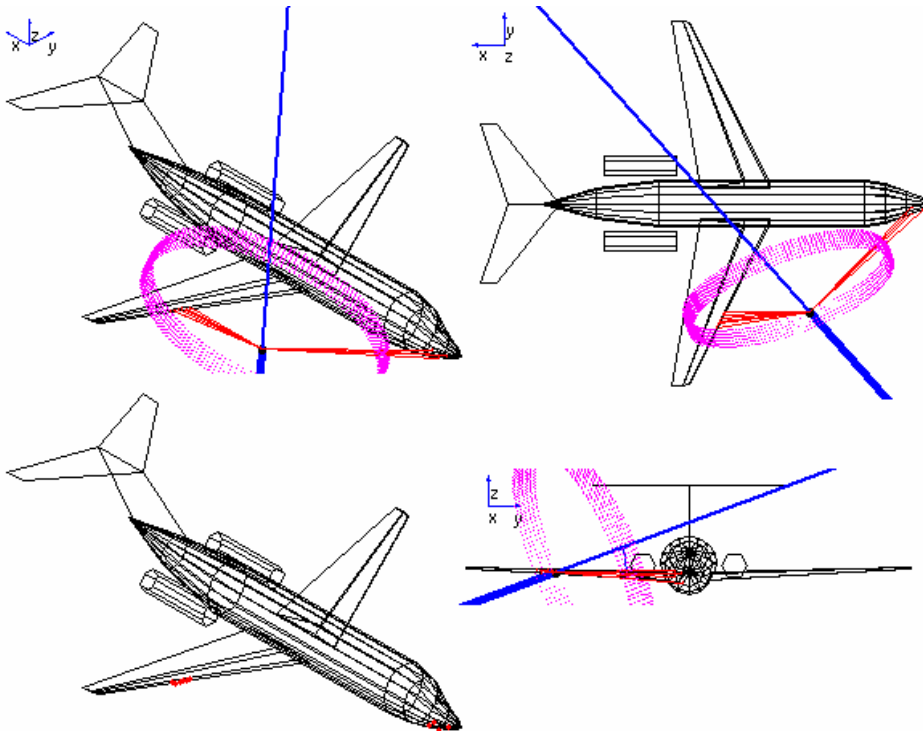
Posizione lungo x = 1700 cm

Posizione del punto di esplosione = -400 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Schegge=2000

10) Missile proveniente da destra, traiettoria dal basso verso l'alto, innesco della spoletta di prossimità per vicinanza con l'ala destra, esplosione 4.5m prima del punto di minima distanza, esattamente di fronte all'ala destra. Anche in questa situazione solo poche schegge colpiscono (1%), di cui lo 0.4% il bordo d'attacco dell'ala destra e lo 0.6% il muso dell'aereo.



Il missile non colpisce

Il punto di minima distanza è a 171cm dalle ali
 Coordinate del punto di esplosione P(890, -792, 15)

Su 1002 schegge 10 colpiscono:

4 la fusoliera, 6 le ali, 0 i motori, 0 la coda.

TRAITTORIA DEL MISSILE:

Inclinazione sull'orizzontale = 20°

Angolo con la rotta = 110°

Distanza della traiettoria da $x = 300$ cm

Posizione lungo $x = 1500$ cm

Posizione del punto di esplosione = -450 cm

ANGOLI SCHEGGE: minimo= 85° massimo= 95°

VELOCITÀ [m/s]: Aereo=230 Missile=500 Scheggia=2000

PERCHÉ NON SI TROVANO I FORI DELLE SCHEGGE

Come si vede nelle ultime simulazioni solo pochissime schegge colpiscono il bersaglio, in particolare alcune colpiscono il muso dell'aereo e alcune il bordo d'attacco dell'ala.

Ciò avviene per missili la cui rotta interseca quella del DC9 con angoli intorno a $100\div 110^\circ$, ed è inclinata verso l'alto di $20\div 30^\circ$; con queste rotte la prima parte dell'aereo che si trova in vicinanza del missile è l'ala destra, è quindi probabile che la spoletta di prossimità faccia detonare la testa da guerra nel punto in cui passa vicino all'ala. Si noti che nella simulazione della Misiti l'angolo della rotta del missile rispetto al DC9 è di 107° .

La possibilità che la spoletta di prossimità sia innescata dall'ala destra è accettata anche da Giubbolini⁶⁴

La disquisizione è tecnicamente corretta per cui non si capisce come una volta ipotizzato che l'ala sia stata la causa dell'attivazione della spoletta gli scriventi arrivino ad affermare (a pagina seguente), contraddicendo la corretta teoria fin qui esposta, come l'ala stessa sia uscita indenne dalla nuvola di schegge che appunto avrebbero dovuto colpirla. In realtà il sistema di spoletta del missile non fa alcuna distinzione fra le parti da colpire, non avendo alcun elemento per poter discriminare, ma tutto ciò che fa è regolare l'istante di esplosione allo scopo di colpire con la massima quantità di schegge quella parte del velivolo che appunto innesca la spoletta stessa. Pertanto può essere accettabile un'ipotesi che l'ala che fuoriesce dal corpo di 12 metri sia stata la possibile causa di innesco della spoletta di un possibile missile ma questo senza possibili alternative avrebbe dovuto essere confermato non da un sospetto foro ma da una grandissima quantità di fori accertati nella parte terminale dell'ala.

Non si può che essere d'accordo con Giubbolini quando, a proposito della spoletta di prossimità, afferma che *"tutto ciò che fa è regolare l'istante di esplosione allo scopo di colpire con la massima quantità di schegge quella parte del velivolo che appunto innesca la spoletta stessa"*; essa quindi, nel nostro caso, fa in modo che l'esplosione avvenga esattamente di fronte all'ala.

In questo caso l'ala è vista, dal punto dell'esplosione, di profilo e presenta quindi una piccola sezione: non dovremo quindi aspettarci una *"grandissima quantità di fori"*, ma poche schegge che colpiscono il bordo di attacco dell'ala, come del resto si ha nelle simulazioni.

Queste schegge risultando tutte concentrate in una piccola area, ne possono provocare la totale distruzione per quello che Held⁶⁵ indica come *Cumulative and/or synergistic effects*: non vi è quindi nulla di strano nel fatto che non siano più individuabili i fori delle schegge.

⁶⁴ Consulenza tecnica Giubbolini di commento a Cinti-Di Stefano - 13.11.97. -

⁶⁵ M. HELD Head of Research and Future Programmes for Warheads and Fuzes Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH Hagenauer Forst 8898 Schrobenhausen Germany

A questo proposito è sicuramente criticabile l'affermazione che Casarosa e Held fanno a proposito dell'ipotesi bomba⁶⁶:

La mancanza di segni primari di per sé sarebbe sufficiente ad escludere l'ipotesi, come del resto fatto a proposito del "missile", ma l'effetto di tale mancanza è attenuato dal fatto che, contrariamente all'ipotesi missile, non si può escludere che essi possano essere presenti nella parte mancante.

Non si capisce la disimmertia di questo ragionamento: i segni della bomba "possono" essere solo sulla parte mancante, mentre i segni del missile "debbono" essere sulle parti recuperate. Si dovrebbe anzi rovesciare il ragionamento: i segni della bomba, essendo diffusi su molti elementi diversi "debbono" essere sulle parti recuperate; al contrario, i segni del missile, essendo concentrati in poche zone, per giunta fortemente distrutte "possono" essere solo sulla parte mancante.

Ma qui dobbiamo brevemente aprire un altro argomento, ovviamente sempre correlato al perché non furono trovate schegge di missile sul DC9. Risulta da una poderosa documentazione agli atti che, nel corso delle indagini, gli inquirenti chiesero ai vari siti militari l'elencazione degli ordigni missilistici in deposito presso gli stessi. Tra le confuse risposte pervenute, emerge un dato sconcertante: l'enorme quantità di "teste di guerra inerti" e di "teste di guerra da esercitazione per missile" disponibili presso l'A.M..

Da quanto detto si deduce con assoluta certezza che non tutti i missili in dotazione alla nostra aeronautica, ma anche alla nostra marina militare, fossero armati con testate operative; ed anzi emerge spesso il contrario, fatto – questo – più che ovvio e scontato al punto da essere più volte apparso quasi come poco credibile (@). Alle teste di guerra "inerti" vanno aggiunte le "teste di guerra da esercitazione per missile" che, solo presso l'11° deposito di Orte, risultarono essere ben 40 (@).

E' chiaro, tra l'altro, che l'Italia non fosse certamente, a quel tempo, il massimo in termini di armamento, e c'è da presumere fondatamente che altri paesi avessero arsenali ben più forniti da utilizzare durante le proprie esercitazioni.

E' ovvio che le disquisizioni sul funzionamento del missile, operate da quei periti che tendevano alla dimostrazione di una rilevante produzione di schegge durante l'esplosione, cadono tutte di fronte all'eventuale utilizzo di una testata inerte e/o da esercitazione i cui effetti sul bersaglio, ovviamente essendo armata in maniera molto diversa, non possono essere certamente valutati alla stessa stregua. Ovviamente un missile utilizzato in esercitazione, magari lanciato addosso ad un aereo bersaglio, non necessitava di essere caricato con un consistente numero di frammenti metallici che fungessero da schegge, ed in più appare logico che durante una esercitazione i velivoli dovessero imbarcare

⁶⁶ Note di conclusione Casarosa - Held. 08.04.99. -

il maggior numero di ordigni aria-aria per il fine stesso per cui svolgevano certe missioni.

A ciò si aggiunga che le informazioni sui missili, acquisite dai periti sempre e solo attraverso i canali militari, non andavano certamente valutate con rigidità assoluta, essendo possibile che tali ordigni fossero diversamente armati a seconda dell'uso che se doveva fare, del paese utilizzatore e del tipo di velivolo che li imbarcava.

Ancora un ultimo appunto: le informazioni sulle possibili tipologie di missile utilizzato, dipendevano da fonti altamente prudenti nel rivelare gli effetti dei propri armamenti; per lo più, quindi, quei periti ebbero ad acquisire dati ormai obsoleti che non necessitavano più di alcun segreto militare. Tutto ciò ha creato un sicuro effetto distorsivo rendendo inaffidabili gli studi allora effettuati sugli effetti di una esplosione di missile ed i correlativi calcoli di proiezione delle eventuali schegge.

Di seguito scorreranno alcune schede che confrontano le caratteristiche tecniche dei missili, così come precisate dal Foglio SMA 0/470 (@), raffrontate con quanto pubblicato sull'argomento da uno dei testi americani più autorevoli in materia⁶⁷. Senza alcuna velleità scientifica, va sottolineato che tali notizie, ora, sono divenute di assoluto dominio pubblico essendo tali ordigni militari non più in uso presso le aeronautiche di tutto il mondo; ma va notato che, in molti dati, esse non solo non coincidano ma siano variabili in rapporto alle diverse configurazioni di base che tali missili potevano adottare:

⁶⁷ Copyright(c)1997 *Missile*.index

AIM-9 Sidewinder

- **Mission:** Short Range Air-to-Air Missile
- **Development-Country-Name:** USA
- **Deployment-Country-Name:** USA, other 48 countries
- **Development Year:** 1949
- **Deployment Year:** 1956(9B)

Da nota SMA:

TIPO MISSILE: **AIM-9/B**

PAESE COSTRUTTORE: USA

PAESE DETENTORE: USA + NATO

TIPO GUIDA: PASSIVA INFRAROSSO

DISTANZA ACQUISIZ. BERSAGLIO: 5 KM. CIRCA

TIPO ESPLOSIVO: ALTO POTENZIALE HBX-1 CONTENENTE T4, TNT ED ALTRI COMPONENTI

QUANTITA' ESPLOSIVO: 5 KG.

TIPO TESTA DI GUERRA: FRAMMENTAZIONE

PESO TESTA DI GUERRA: 12 KG.

TIPO METALLO TESTA GUERRA: ACCIAIO

CARATTERISTICHE VELOCITA' MISSILE: VELOCITA' MASSIMA MACH 3,5

TIPO MISSILE: **AIM-9/L**

PAESE COSTRUTTORE: USA

PAESE DETENTORE: USA

TIPO GUIDA: PASSIVA INFRAROSSO

DISTANZA ACQUISIZ. BERSAGLIO: 15 KM. CIRCA

TIPO ESPLOSIVO: ALTO POTENZIALE

QUANTITA' ESPLOSIVO: 4 KG.

TIPO TESTA DI GUERRA: FRAMMENTAZIONE

PESO TESTA DI GUERRA: 9 KG.

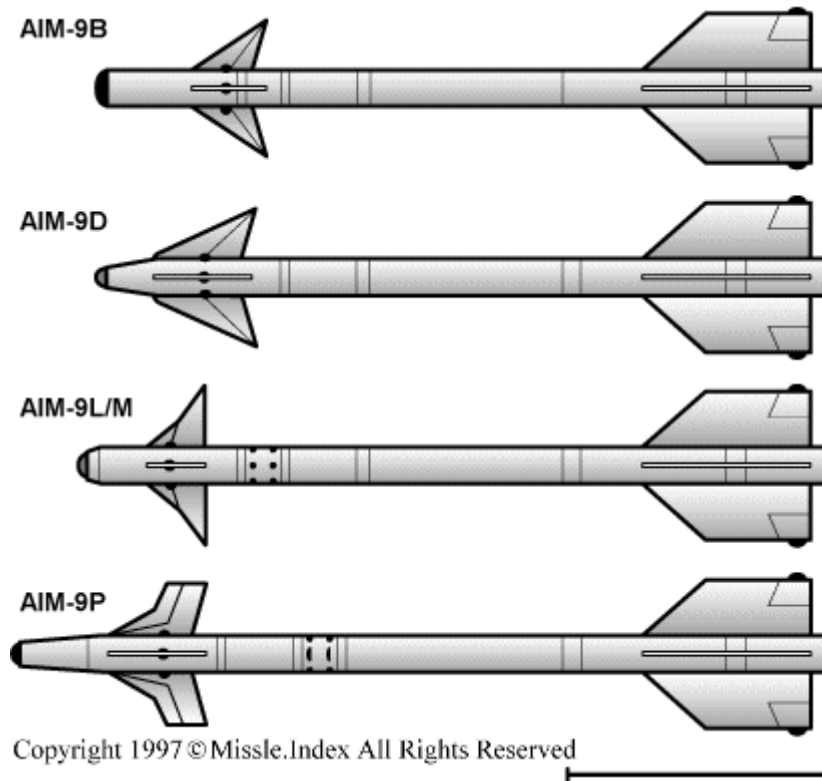
TIPO METALLO TESTA GUERRA: TITANIO

CARATTERISTICHE VELOCITA' MISSILE: VELOCITA' MASSIMA MACH 4,5

SCHEDA ALTERNATIVA:

	AIM-9B	AIM-9D	AIM-9L/M	AIM-9R	AIM-9S
Length	2.83m	2.87m	2.87m	2.87m	2.87m
Body Diameter	0.127m	0.127m	0.127m	0.127m	0.127m
Wingspan	0.53m	0.64m	0.64m	0.64m	0.64m
Launch Weight	76kg	90kg	87kg	87kg	86kg

Warhead	4.5kg HE Blast fragmentation effect	9kg HE Continuous rod	9.5kg HE Blast fragmentation effect	9.5kg HE Blast fragmentation effect	10.15kg HE Fragmentation effect
Guidance	IR	IR	IR	Visual	IR
Propulsion	Solid	Solid	Solid	Solid	Solid
Range	2km	3km	8km	8km	8km
No. of manufacture	About 200,000				
Constructor	Many companies (no prime contractor)				



(the scale shows 1meter)

AIM-7 Sparrow

- **Mission:** Medium Range Air-to-Air Missile
- **Development-Country-Name:** USA
- **Deployment-Country-Name:** USA, other 15 countries(include Japan)
- **Development Year:** 1951
- **Deployment Year:** 1956
- **Retire Year:**

Da nota SMA:

TIPO MISSILE: **SPARROW AIM-9-E/F**

PAESE COSTRUTTORE: USA

PAESE DETENTORE: USA, ITALIA, GRECIA, ISRAELE, SPAGNA E GRAN BRETAGNA

TIPO GUIDA: RADAR SEMIATTIVA

DISTANZA ACQUISIZ. BERSAGLIO: 25 KM. CIRCA

TIPO ESPLOSIVO: ALTO POTENZIALE TRINITRODIAMMINOBENZENE SU MATRICE PLASTICA

QUANTITA' ESPLOSIVO: 9 KG.

TIPO TESTA DI GUERRA: CONTINUOUS ROD

PESO TESTA DI GUERRA: 30 KG.

TIPO METALLO TESTA GUERRA: ACCIAIO

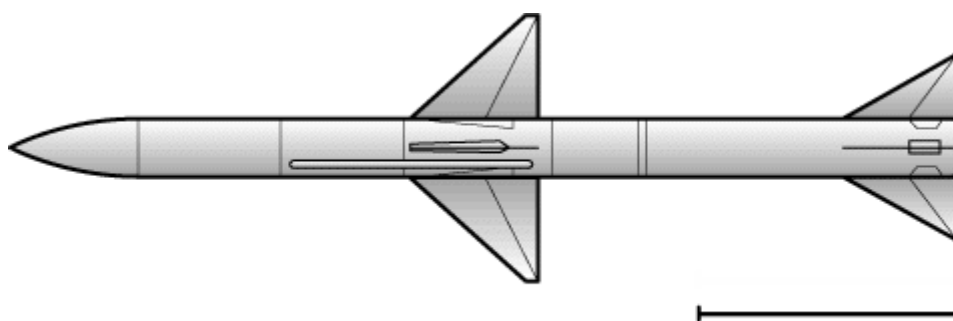
CARATTERISTICHE VELOCITA' MISSILE: VELOCITA' MASSIMA MACH 3,5

(N.B.: l'indicazione dello SMA nella sigla "AIM-9" è errata poiché lo "Sparrow" è identificato dalla sigla "AIM-7")

SCHEDA ALTERNATIVA:

(the scale shows 1meter)

	AIM-7F	AIM-7M	AIM-7P/R
Length(m)	3.66	3.66	3.66
Body Diameter(m)	0.203	0.203	0.203
Wingspan(m)	1.02	1.02	1.02
Launch Weight(kg)	227	230	230
Warhead	39kgHE Continuous rod	39kgHE Blast fragmentation	39kgHE Blast fragmentation
Guidance	Semiactive radar	Semiactive radar	Command, Semiactive radar
Propulsion	Solid	Solid	Solid
Range(km)	40	45	45
No. of Manufacture	Above 40,000		
Contractor	No prime contractor, Guidance system: Raytheon		



Copyright 1997 © Missile.Index All Rights Reserved

R530,Super R530

- **Mission:** Medium Range Air-to-Air Missile
- **Development-Country-Name:** France
- **Deployment-Country-Name:** France, other 16 countries
- **Development Year:** Middle 1950s

Da nota SMA:

TIPO MISSILE: MATRA **R-530**
 PAESE COSTRUTTORE: FRANCIA
 PAESE DETENTORE: FRANCIA, LIBANO, ISRAELE, SPAGNA
 TIPO GUIDA: RADAR SEMIATTIVA O PASSIVA INFRAROSSO
 DISTANZA ACQUISIZ. BERSAGLIO: 18 KM. CIRCA
 TIPO ESPLOSIVO: ALTO POTENZIALE
 QUANTITA' ESPLOSIVO: N.N.
 TIPO TESTA DI GUERRA: FRAMMENTAZIONE
 PESO TESTA DI GUERRA: 27 KG.
 TIPO METALLO TESTA GUERRA: N.N.
 CARATTERISTICHE VELOCITA' MISSILE: VELOCITA' MASSIMA MACH 3,0

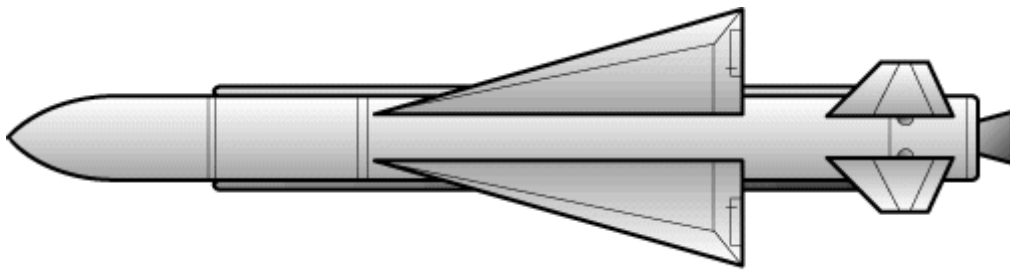
TIPO MISSILE: MATRA **R-530 SUPER**
 PAESE COSTRUTTORE: FRANCIA
 PAESE DETENTORE: FRANCIA
 TIPO GUIDA: RADAR SEMIATTIVA
 DISTANZA ACQUISIZ. BERSAGLIO: 36 KM. CIRCA
 TIPO ESPLOSIVO: ALTO POTENZIALE
 QUANTITA' ESPLOSIVO: N.N.
 TIPO TESTA DI GUERRA: A FRATTURA PRESTABILITA
 PESO TESTA DI GUERRA: MAGGIORE DI 30 KG.
 TIPO METALLO TESTA GUERRA: N.N.
 CARATTERISTICHE VELOCITA' MISSILE: VELOCITA' MASSIMA MACH 3,0

SCHEDA ALTERNATIVA:

(the scale shows 1meter)

	R-530	Super 530F	Super 530D
Length(m)	3.28	3.54	3.80
Body Diameter(m)	0.263	0.263	0.263
Wingspan(m)	1.10	0.88	0.62
Launch Weight(kg)	195	245	270
Warhead	27kgHE	30kgHE	30kgHE

	Fragmentation effect	Fragmentation effect	Fragmentation effect
Guidance	Semiactive radar or IR	Semiactive radar	Semiactive radar
Propulsion	Solid	Solid	Solid
Range(km)	15(radar), 3(IR)	25	40
No. of Manufacture	About 4,000	About 2,330	About 2,330
Deployment Year	1963	1980	1987
Contractor	Matra SA		



Copyright 1997 © Missile.Index All Rights Reserved

Sky Flash

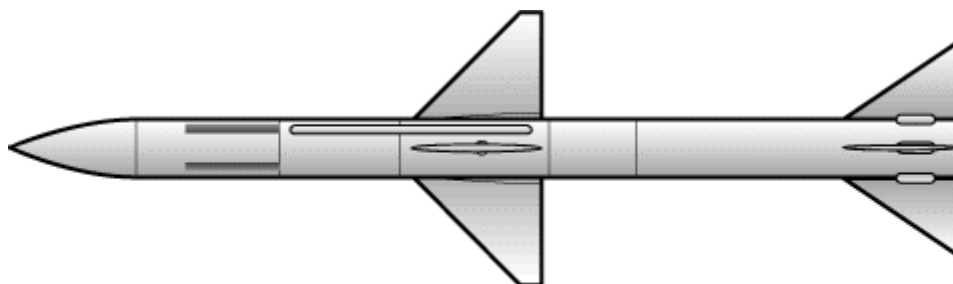
- **Mission:** Medium Range Air-to-Air Missile
- **Development-Country-Name:** UK
- **Deployment-Country-Name:** UK, Sweden, Saudi Arabia, Oman
- **Development Year:** 1973
- **Deployment Year:** 1978
- **Retire Year:**

Da nota SMA:

TIPO MISSILE: **SKY FLASH**
PAESE COSTRUTTORE: GRAN BRETAGNA
PAESE DETENTORE: GRAN BRETAGNA
TIPO GUIDA: RADAR SEMIATTIVA
DISTANZA ACQUISIZ. BERSAGLIO: 25 KM. CIRCA
TIPO ESPLOSIVO: N.N.
QUANTITA' ESPLOSIVO: N.N.
TIPO TESTA DI GUERRA: N.N.
PESO TESTA DI GUERRA: 30 KG.
TIPO METALLO TESTA GUERRA: N.N.
CARATTERISTICHE VELOCITA' MISSILE: VELOCITA' MASSIMA MACH 3

SCHEDA ALTERNATIVA:

Length	3.66m
Body Diameter	20.3cm
Wingspan	1.02m
Launch Weight	195kg
Warhead	30kg HE continuous rod
Guidance	Semiactive radar
Propulsion	Solid
Range	40km
Accuracy	
No. of Manufacture	
No. of Deployment	Unknown
Contractor	British Aerospace Defence



Copyright 1997 © Missile.Index All Rights Reserved 

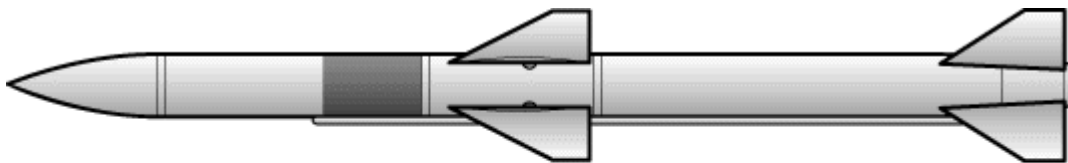
Aspide

Nota SMA:

“NULLA”

SCHEDA ALTERNATIVA:

Length	3.70m
Body Diameter	20.3cm
Wingspan	1.0m
Launch Weight	220kg
Warhead	30kg HE fragmentation effect
Guidance	Semiactive radar
Propulsion	Solid
Range	35km
Accuracy	
No. of Manufacture	
No. of Deployment	Unknown
Contractor	Alenia Defense Systems

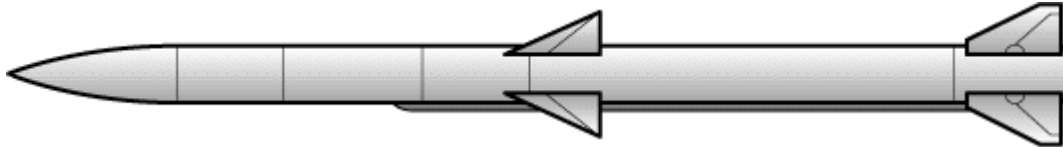


Copyright 1997 © Missile.Index All Rights Reserved

C'erano anche, certamente nel 1980, missili in fase di sperimentazione che furono posti in dotazione alle aeronautiche operanti sul Tirreno negli anni immediatamente successivi.

AIM-120 AMRAAM

- **Mission:** Medium Range Air-to-Air Missile
- **Development-Country-Name:** USA
- **Deployment-Country-Name:** USA, other NATO countries
- **Development Year:** 1981
- **Deployment Year:** 1991(the Air Force), 1993(the Navy)
- **Retire Year:**



Copyright 1997 © Missile.Index All Rights Reserved

(the scale shows 1 meter)

Length	3.65m
Body Diameter	17.8cm
Wingspan	63cm
Launch Weight	157kg
Warhead	22kg HE hollow charge blast effect
Guidance	Inertia with command update, active radar
Propulsion	Solid
Range	50km
Accuracy	
No. of Manufacture	13,000
No. of Deployment	
Contractor	Hughes Missile Systems

AIM-132 ASRAAM

- **Mission:** Short Range Air-to-Air Missile
- **Development-Country-Name:** USA, UK, France, Germany
- **Deployment-Country-Name:** UK
- **Development Year:** 1982
- **Deployment Year:** 1994
- **Retire Year:**



Copyright 1997 ©Missile.Index All Rights Reserved

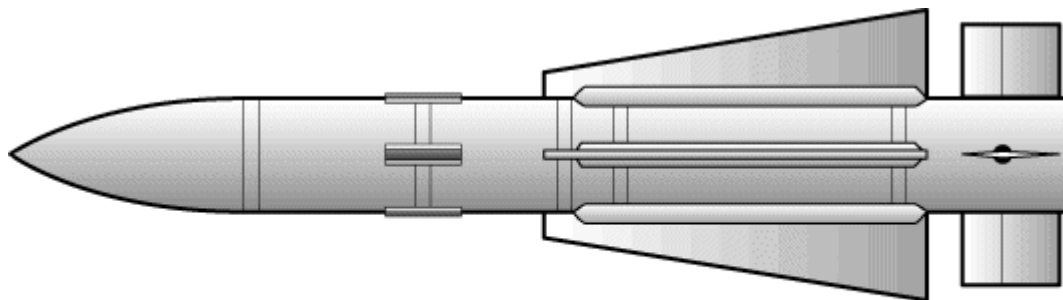
(the scale shows 1 meter)

Length	2.9m
Body Diameter	16.6cm
Wingspan	45cm
Launch Weight	87kg
Warhead	HE blast fragmentation effect
Guidance	Imaging IR
Propulsion	Solid
Range	15km
Accuracy	
No. of Manufacture	About 1,300
No. of Deployment	
Contractor	British Aerospace Defence

E c'erano ancora in circolazione vecchi missili, di precedente costruzione:

AIM-54 Phoenix

- **Mission:** Long Range Air-to-Air Missile
- **Development-Country-Name:** USA
- **Deployment-Country-Name:** USA, Iran
- **Development Year:** 1962
- **Deployment Year:**
- **Retire Year:**



Copyright 1997 © Missile.Index All Rights Reserved

(the scale shows 1 meter)

Length	3.96m
Body Diameter	38cm
Wingspan	92cm
Launch Weight	443kg(54A), 463kg(54C)
Warhead	60kg HE continuous rod
Guidance	Updated semiactive radar, active radar(54A), Updated semiactive radar/inertia, active radar(54C)
Propulsion	Solid
Range	150km
Accuracy	
No. of Manufacture	
No. of Deployment	About 2,500(54A), about 2,000(54C)
Contractor	Hughes Missile Systems

Insomma, in tema di missili, c'era una situazione molto più complessa ed articolata rispetto a quanto si potesse dedurre da una verifica superficiale, come quella data in pasto agli allora periti dall'A.M..

L'abbiamo detto, non si vuole assolutamente porre in gioco una disquisizione basata su elementi scientifici; quello che rileva, in tale sede, è il fatto di poter notare differenze sostanziali tra le varie versioni in dotazione e le varie possibili configurazioni. A ciò si aggiungano i discorsi svolti in merito ai missili da esercitazione, quelli fatti in relazione ai diversi modi di armare tali ordigni, alle molteplici varie modalità di utilizzo, ecc..

La conclusione del presente discorso va ricongiunta alla domanda iniziale: perché non si trovano tracce di schegge sulla pelle del DC9. La risposta potrà essere assunta anche dalle considerazioni appena riportate che, in estrema sintesi, dimostrano l'impossibilità di poter porre a fondamento scientifico i dati allora acquisiti sul funzionamento dei missili aria-aria in dotazione alle aeronautiche militari del tempo.

**LE SINGOLE POSIZIONI DEGLI IMPUATI e GLI
ELEMENTI DI PROVA A LORO CARICO**

Per capire quali responsabilità possano essere attribuite agli odierni imputati, tenuto conto di tutto quanto sovraesposto, si procederà dapprima riassumendo le singole posizioni; di seguito, sempre con la sintesi che necessita, si stenderanno alcune valutazioni soprattutto in ordine ad eventuali contraddizioni emerse tra le diverse versioni dei fatti.

L'analisi che segue, ovviamente, non avrà alcuna velleità di compiutezza, poiché altri dopo questa Parte Civile definiranno con maggiore attenzione le singole responsabilità.

Intanto va detto che un paio di capisaldi difensivi degli Imputati risultano essere insignificanti ai fini del disconoscimento di una responsabilità penale:

- 1) Il primo si basa, come già ampiamente rilevato, sull'assoluta mancanza di possibili documentazioni che possano smentire le loro posizioni. E su questo va detto che, trattandosi soprattutto di reato "omissivo", la loro certezza di impunità potrà essere superata da una valutazione "probabilistica" che può ben fare a meno dell'elemento probatorio reale (c.d. *causalità ipotetica*).
- 2) Il secondo si basa nella continua affermazione, del tutto ingannevole, che in una area di circa 50 - 60 miglia intorno al luogo dell'incidente, sia i sistemi radar della D.A. sia quelli civili, non evidenziano (a parte i contestati -12 -17 e -2) tracce di altri aerei significativi per l'incidente. In relazione a questo punto, evidentemente distorsivo, codesta Corte non dovrà cadere nell'errore di doverne acquisire l'importanza:
 - a) Il fatto che i sistemi radar non abbiano registrato dipende da molteplici aspetti tecnici ed è inficiato, spesso, dal dubbio della genuinità delle registrazioni consegnate all'autorità giudiziaria;
 - b) La mancata evidenza di ulteriori tracce, a parte quella del velivolo che interseca proprio nel momento cruciale, non vuol dire che necessariamente non vi fossero altri aerei in quota più bassa che, vista la convessità del globo, non hanno lasciato alcuna traccia registrata;
 - c) In ogni caso, ai fini del reato contestato, la questione non si deve porre: l'ipotesi della collisione, come ci spiegano gli stessi Imputati, è stata da loro partorita nell'imminenza dei fatti, è stata oggetto di precise verifiche ed ha portato a conseguenti comportamenti omissivi. E l'ipotesi di collisione comporta necessariamente la presenza di un altro velivolo.

BARTOLUCCI: Ci racconta che fu telefonicamente avvisato della notizia del disastro già la sera stessa del 27.6.80 ed ammette di aver da subito ipotizzato

che potevasi trattare di una collisione. Pertanto, quando viene avvertito, ordina al suo interlocutore (di cui – tra l'altro – non ricorda il nome) di accertare "se tutti i nostri aeroplani fossero a terra"; dopo di che va a dormire senza attendere alcuna risposta, quantomeno al solo fine di essere tranquillizzato sul dubbio palesato. Prima improbabile situazione.

L'intuizione di una collisione, ci spiega Bartolucci, gli venne dal fatto che vi erano state, in passato, alcune lamentele da parte dei piloti civili circa intersezioni delle aerovie; il pensiero di verificare soltanto i voli militari italiani gli venne, aggiunge, poiché tali lamentele erano state rivolte esclusivamente ai caccia nazionali. E qui, subito, la seconda frottola: "IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: io praticamente che ho trascorso quasi una vita nell'A.C.C. del Centro di Controllo, e... quando uhm... c'erano degli aerei in volo nella parte diciamo del basso Tirreno il più delle volte questi aerei provenivano dalla portaerei e non solo, ma si spingevano, si spingevano anche più a nord del basso Tirreno, proprio sull'aerovia così chiamata A13 che è l'aerovia che congiunge Ponza con Palermo. PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: l'Ambra 13. IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: l'Ambra 13, adesso non si chiama più, attualmente hanno levato i colori, hanno messo solo la "A", Alfa, Alfa13 e... quindi il mio assillo come controllore degli anni che io lavoravo in quella posizione, come ci hanno lavorato tanti miei colleghi, era l'apparire all'improvviso nello spazio di copertura radar di tracce di **velivoli americani** che nel termine di due o tre minuti, raggiungevano anche il numero di venti, trenta, è chiaro? E che ci arrivavano addirittura a saturare quelle venti miglia di larghezza dell'aerovia, a saturare nel senso di farci macchia per quanti erano... PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: che zona... IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: ...mentre avevamo del traffico... PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: ...in genere? In che zona? IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: ...traffico civile che percorreva... PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: può dire in genere in che zona avveniva questo? IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: prego? PUBBLICO MINISTERO ROSELLI: in che zona generalmente avvenivano, non parliamo di quella sera? IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: oh, questo avveniva, normalmente avveniva verso... tra le quaranta e le cinquanta... quaranta e le cinquanta miglia a sud di Ponza... IMP. DI R.C. GUIDI GUIDO: perché ad un certo punto ho pensato che fossimo in una situazione, diciamo, analoga tant'è che io questo me lo ricordo, io ho avanzato anche l'ipotesi di una collisione, perché ho avanzato l'ipotesi di una collisione? Ma perché per anni noi di fronte a situazioni di questo genere che ci hanno portato a fare proteste su proteste, segnalazioni su segnalazioni e... fin tanto che gli americani per convincerci che non c'era nessun rischio, hanno comunicato alle nostre Autorità Militari che erano disposti a far vedere la loro organizzazione nella portaerei...⁶⁸).

Questa situazione, tra l'altro confermata anche da Paolucci, da La Torre e Grasselli, ma anche da Arpino, denotava una preoccupazione generale soltanto nei confronti degli americani o, comunque, dei velivoli militari che decollavano dalle portaerei che operavano in quella zona con grande frequenza. I voli militari italiani, come si vede, non c'entravano nulla e non sono mai stati

⁶⁸ Udienza Guido Guidi del 19.01.2001.

considerati, neanche da un solo teste ascoltato, come pericolosi per i voli civili. Di essi, degli italiani, si conosceva in anticipo ogni movimento, ogni posizione ed ogni eventuale ritardo nel compimento di qualsivoglia missione.

Bartolucci, con estremo candore, non fa nemmeno alcun riferimento ad eventuali Notam che, come abbiamo ampiamente imparato, riportavano ogni eventuale esercitazione a tutti i siti di competenza informando, nel contempo, di ogni spostamento aereo e non.

Rimaniamo alla sera del 27 giugno 1980: secondo la versione del generale, egli, ricevuta la notizia, non chiese alcun'altra verifica, non ricevette alcuna successiva conferma, tranquillizzazione, assicurazione. Si limitò a chiedere senza aspettare alcuna risposta, gli fu sufficiente, andò direttamente a dormire, pur sapendo che era accaduto un disastro di tal genere, con il dubbio del come e perché ciò fosse accaduto e soprattutto con il sospetto che in uno spazio aereo di assoluta sua competenza funzionale qualcuno avesse incrociato le ali in un abbraccio mortale.

Viene da chiedersi, se - come capo di Stato Maggiore – il Bartolucci non avrebbe dovuto assicurarsi con sicura maggiore perspicacia, se non avrebbe dovuto ottenere immediate e precise risposte, se non avrebbe dovuto personalmente attivarsi per l'accertamento dei fatti. Ma, evidentemente, il Capo di Stato Maggiore ritiene che il suo compito fosse meramente logistico e, pertanto, butta fumo negli occhi.

La versione del Bartolucci appare improbabile anche sotto un altro aspetto: egli ci racconta, infatti, di essersi voluto assicurare che i soccorsi erano già partiti. Su questa dichiarazione vi sono da fare almeno un paio di appunti:

- 1) intanto questa "rassicurazione" non poteva essere del tutto completa, in quanto appare in contrasto con quanto sostenuto dai vari altri soggetti attivi dell'A.M. i quali hanno pervicacemente sostenuto che ancora la mattina successiva non si aveva una idea precisa su dove mandare i soccorsi⁶⁹.
- 2) In secondo luogo, poiché dichiara di aver ricevuto la telefonata verso le 22,00 ora locale, appare improbabile che già a quell'ora ci si potesse assicurare sui soccorsi che, come risulta dalle molteplici telefonate registrate, ancora una buona mezzora dopo erano in fase di confuso approntamento.

L'idea che traspare sin dalle prime dichiarazioni del Bartolucci è quella di qualcuno che si voglia mantenere molto, ma molto defilato da ogni responsabilità; la tecnica adottata, conforme al fine perseguito, è quella di distaccarsi da ogni canale informativo che possa avergli portato qualsiasi informazione. L'atteggiamento del Bartolucci, in verità ben imitato dagli altri Imputati, arriva a fargli prospettare l'idea di una organizzazione a

⁶⁹ Col.Russo – Udienza del 26.5.92 - *Guidi mi disse: "Guarda, bisogna fare... vedi di fare 'sta... 'sto... la traiettoria di questo aeromobile che dobbiamo trovare il punto di caduta"*

compartimenti assolutamente stagni, laddove invece ciò non era per stessa ammissione del suo Sottocapo Ferri. Il Bartolucci, ogni tanto – però -, perde il filo e si lascia scappare battute incomprensibili se lette nel contesto del suo assunto atteggiamento: nel suo interrogatorio del 26.5.92, alla domanda del Giudice Priore (*"Però comunque queste risposte non tranquillizzano Roma, perché Roma continua nel tentativo di interpellare l'Ambasciata degli Stati Uniti"*), risponde: *"e quelli oramai erano partiti!"*

Il senso di tale affermazione appare del tutto incomprensibile, se dobbiamo dar fede a quanto sostenuto dall'Imputato; e incomprensibile rimarrà anche nella mente del Bartolucci che, per la verità, rimarrà schiacciato da tale dichiarazione anche durante il suo interrogatorio reso in udienza.

Ma le incongruenze del Bartolucci non si fermano certamente qui: egli ci racconta, infatti, che né la sera del 27 giugno né la mattina successiva, chiese alcuna informazione sui movimenti aeronautici dell'amico Nato francese. Non ipotizzò nemmeno un possibile loro coinvolgimento. Ciò perché, per sua convinzione, la vicina base di Solenzara non permetteva una autonomia di volo ai velivoli militari d'oltralpe; e poi a Solenzara si svolgevano solo operazioni esercitative.

Ma noi sappiamo, e non poteva certamente non saperlo il Capo di Stato Maggiore dell'A.M. Italiana, che i francesi avevano navi e portaerei che giravano tranquillamente nel basso mar Tirreno, sappiamo che Solenzara non era una base solamente esercitativa ma anche altamente operativa, sappiamo che le autonomie di volo dei caccia avrebbero ben permesso di portare aerei sino ad Ustica per poi rientrare alla base. Sono fatti risaputi, questi, noti anche a chi non è esperto della materia, logici anche per chi ha poca logica. Ma non erano intuizioni che fece il Bartolucci.

Su quanto appena detto, in verità, il Bartolucci tenterà di rimediare: dichiarerà, in seguito, di avere escluso i Francesi perché al 3° reparto non era arrivata alcuna notizia di movimenti di portaerei. Ma questo fatto, però, ci riporta alle informazioni che l'Imputato avrebbe ricevuto sin dalla prima serata, perché se egli ha escluso i francesi è perché sui francesi aveva chiesto e sui francesi aveva ricevuto notizie.

Un'altra incongruenza: Bartolucci, che pensa solo ai caccia italiani, non si preoccupa né delle navi né degli aerei del Patto di Varsavia? Eppure anche questi avevano portaerei sul mediterraneo ed anche questi svolgevano esercitazioni militari.

Tutte queste incomprensibili lacune, lungi dal manifestare il candore che ci si vuole far apparire, denotano, invece, una già acquisita consapevolezza dei fatti. Non interessarsi ai paesi esterni alla Nato ed informarsi solo dei nostri, infatti, vuol dire soltanto una cosa: vi era già una precisa consapevolezza sulle ipotesi di coinvolgimento di possibili voli americani, si era stati informati delle ricerche in tal senso, si aveva una precisa idea del fatto.

Bartolucci non spiega, tra l'altro, l'assoluta mancanza di documentazione sulle indagini effettuate sul disastro e sui rapporti – avuti nei giorni successivi al disastro – tra A.M. e Ambasciata Americana. Ci dice, laconicamente, che la documentazione non c'è perché si era trattato di rapporti informali, telefonici. Anche in ciò l'Imputato appare improbabile, poiché abbiamo avuto occasione di accertare, nel lungo dibattimento che ci ha visti partecipare, l'assoluta attenzione che l'A.M. mostrava nei confronti dei protocolli per ogni minima quisquilia.

Andiamo avanti: Bartolucci dichiara di non aver parlato con il Gen.Mangani, e questo è comprensibile nel contesto della sua idea difensiva per così dire sfuggente. Il Mangani, infatti, è un contatto pericoloso, è il Comandante del 3° ROC che da subito ed ancora nella mattinata del 28 giugno continua a considerare valida l'ipotesi della collisione con un caccia. E quindi il Bartolucci specifica di non averlo sentito. Ma in ciò viene smentito dallo stesso Mangani il quale, sentito dal Giudice Istruttore il 26.7.91, dice che *"Io sono in rapporti con Bartolucci da diversi anni. Gli ho riferito di sicuro in modo molto informale. Gli ho riferito l'indomani mattina, almeno così ricordo. Come prassi il Capo di Stato Maggiore va in ufficio anche di sabato e quindi ritengo di averlo contattato in ufficio"...* Poi dice anche: *"La mattina successiva ritengo di aver sentito personalmente Bartolucci"*.

Ma Mangani è anche pericoloso per un altro motivo: alle sue dirette dipendenze lavora Lippolis il quale, essendo un esperto di incidenti aerei, nei giorni di recupero dei resti del DC9 (28 e 29 giugno 80) dice di avere trovato alcuni seggiolini *"pieni di brandelli di carne"* e, sulla scorta della sua lunga esperienza, dice di averne dedotto che trattavasi sicuramente di una esplosione. In più ne fa notizia al Gen.Mangani dal quale, invece, riceve l'ordine di *"non dar niente a nessuno"* (testimonianza Lippolis alla Commissione Pisano).

C'è poi un altro soggetto pericoloso per il Bartolucci; si tratta del Gen.Rana, conosciuto dall'Imputato ma che, a sua detta, mai gli fece alcun riferimento alla questione del disastro. Quindi, secondo la versione del Bartolucci, quando il Gen.Rana si recò a Washington per verificare l'ipotesi del missile, incontrando il Gen.Santucci ed andando a far analizzare un nastro contenente tracciati di Ustica, l'imputato non fu informato nonostante i buoni rapporti di conoscenza. Non lo fu neanche dal Gen.Santucci che ben conosceva e frequentava.

Bartolucci non è certamente estraneo alla missione che Argiolas e Bomprezzi effettuarono in data 4.07.1980 presso l'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco, non è estraneo alla successiva missione assegnata il 12 agosto '80 a Sidoti e Bomprezzi per recarsi a vedere il casco di pilota di aereo. Non è estraneo nemmeno al sopralluogo effettuato ad Acquedolci, il 18 settembre 80, per la verifica e lo studio di un aereo bersaglio; e non è neanche estraneo a tutte le successive verifiche, che avvennero durante tutto il mese di luglio 1980, effettuate persino sui voli della RAF Inglese (@).

Questi fatti, e cioè le indagini che proseguono nonostante si sia già partorita la versione ufficiale da dare in pasto ai poteri politici, alla magistratura ed all'opinione pubblica, denotano la necessità dell'A.M. di ancorare la propria tesi a fatti concreti, indicano – insomma – che neanche i Capi di Stato Maggiore credevano alle loro stesse versioni. Da qui, la ricerca forsennata di indicazioni, indizi, prove che avrebbero potuto fungere da sostegno alle loro posizioni.

Bartolucci non è neanche estraneo alla formazione di quel documento che, il 20.12.1980, viene firmato dal Gen.Ferri per essere e divenire la posizione ufficiale dell'AM in relazione al caso di Ustica. Ne parleremo fra un po'.

Per ricapitolare: Bartolucci, in qualità di Capo di Stato Maggiore, la sera del 27.06.1980 chiede che gli enti preposti si assicurassero che non vi fosse alcun coinvolgimento di aerei militari italiani. Poi, non aspetta alcuna risposta e non si attiva minimamente per conoscere alcun responso. La mattina del 28 giugno si reca, come al solito, in ufficio ma non svolge personalmente alcuna attività. Gli viene riferito che tutto è a posto e, sulle eventuali attività messe in atto dai vari reparti, non chiede alcuna notizia e non viene informato di nulla. In particolare:

- 1) Non viene avvisato dell'esistenza di un Notam che prevedeva una esercitazione militare nei pressi di Capo Teulada e che vedeva impegnate, tra l'altro, alcune navi lanciamissili della Marina Militare Italiana (Ardito, Impavido, Audace, ecc.)
- 2) Non viene informato del tentativo di Ciampino di contattare l'Ambasciata Americana;
- 3) Si disinteressa di tutti i possibili voli delle altre forze aeree, ad eccezione di quelli della Nato;
- 4) Si accontenta, dovendo dare una risposta al Ministro Formica, di un pezzo di carta fotocopiato (il foglio di Cincusnaveur), di un telex contenente tracce sconosciute (quello plottato da Martinafranca la sera del 28.06.80), e di una verifica molto informale, soltanto telefonica (quella fatta da Melillo).
- 5) Poi cerca di defilarsi, ancora e per sempre, per tutte le successive verifiche che vennero inspiegabilmente effettuate (nella logica assunta dallo S.M.) circa la comprensione dei fatti.
- 6) Infine, e questo sarà argomento conclusivo, nel dicembre 1980 avalla l'ufficiale posizione dello Stato Maggiore.

FERRI: in merito a capacità mnemoniche, Ferri, se possibile, è ancora meno ferrato di Bartolucci. Non ricorda nemmeno se fu avvisato del fatto la sera stessa dell'evento. La sua memoria, però, viene rinverdata dall'ovvietà di quello che sarebbe dovuto accadere, oltre che da varie dichiarazioni non ultima quella scritta dall'altro coimputato Melillo.

Anche lui non ricorda nulla di Notam vari, e conferma la versione del suo Capo in relazione alle mancate richieste ai comandi militari al di fuori della Nato.

Ferri è, per così dire, il braccio operativo di Bartolucci; è colui che si occupa della consegna dei nastri radar alla Magistratura ed è colui che necessariamente manteneva un contatto indiretto, attraverso il Gen.Fazzino, sull'operato di Fiorito de Falco (@).

Ma la memoria di Ferri vacilla ancora, egli non ricorda nemmeno di essersi occupato della vicenda del Mig libico caduto a Castelsilano, non rammenta di essere stato presente all'apposita riunione del 21.07.1980 e, quando gli si fa notare una serie di annotazioni attestanti la sua partecipazione al detto incontro, risponde cripticamente.

Ferri, inoltre, non riesce a dare una plausibile soluzione ad un problema di grande rilevanza: sul telex di Cincusnaveur (@), a sua detta mostratogli da Melillo il 3 luglio 1980, non chiede provenienza, non fa alcuna verifica circa l'autenticità, non chiede nulla circa il canale di provenienza. E ciò nonostante che sul messaggio appaia con notevole evidenza che non vi è alcun destinatario tra le forze militari italiane. Quel messaggio, a suo dire, andava bene così, quella copia di una copia di un fax, bastava per segnare il margine della verità dei fatti.

Ricapitoliamo, intanto, i fatti appena esposti, perché del messaggio del 20-23/12/1980 parleremo più avanti.

Il Sotto Capo di Stato Maggiore non ricorda neanche se fu informato la sera del 27.06.1980 di un evento così importante. La mattina del 28 giugno si reca, come al solito, in ufficio e :

- a) Non viene avvisato dell'esistenza di un Notam che prevedeva una esercitazione militare nei pressi di Capo Teulada e che vedeva impegnate, tra l'altro, alcune navi lanciamissili della Marina Militare Italiana e Francese;
- b) Non viene informato del tentativo di Ciampino di contattare l'Ambasciata Americana;
- c) Pur avendo ipotizzato, insieme con il Gen.Bartolucci, l'ipotesi di una collisione, non svolge alcuna verifica se non sugli aerei di nazionalità italiana;
- d) Non viene a conoscenza del plottaggio di Russo;
- e) Il 28 giugno parla con il Gen.Arpio il quale, pur essendo stato informato sulle attività notturne svolte la sera del 27, non gli riferisce alcunché;
- f) Non viene a sapere nulla sulle voci di traffico militare sconosciuto sul Tirreno la sera del 27 giugno 80;
- g) Non viene a conoscenza delle motivazioni dei ritardi sulla consegna dei nastri di Marsala da parte di Fiorito de Falco;
- h) Non venne informato sulle deduzioni di Lippolis in merito alle sue ipotesi di esplosione avanzate durante le prime ispezioni dei resti del Dc9;
- i) Solo quando riceve delle sollecitazioni da parte del Ministro (tra il 29/30 luglio) si interessa di chiedere eventuali ulteriori informazioni alla Nato;

- j) Dichiara laconicamente che tutte le successive verifiche effettuate dallo S.M., erano di mera routine e non rivestivano affatto alcun preciso significato; l'Aeronautica Militare Italiana non aveva bisogno, dopo il 3 luglio 1980, di accertare null'altro, la situazione era ben chiara e nessun volo aveva avvicinato il DC9 nei suoi ultimi minuti di vita. Questo è quanto.

MELILLO: Melillo, inconsapevolmente, ci da una conferma diretta a quanto da noi ipotizzato circa il ruolo del COP; ricorda, infatti, di essere stato informato, la sera stessa dell'evento, proprio da questo comando. Ovviamente non ricorda il nome dell'ufficiale o sottoufficiale con cui parlò.

Non sa dire se fu chiamato da Arpino, anche se lo stesso era direttamente alle sue dipendenze. Ricevette una seconda telefonata, verso le 22,00 ora locale, con la quale fu rassicurato sul fatto che i soccorsi erano stati allertati ed erano partiti. Poi non ricevette alcun'altra telefonata e non parlò con altri.

In considerazione di quanto sostenuto da Arpino, ed anche per il fatto che questi era un suo diretto subalterno, è costretto a non poter escludere che Arpino l'abbia chiamato – quella sera - ma sicuramente non deve averlo trovato.

Anche Melillo, come gli altri e come era ovvio aspettarsi, esclude di aver sentito parlare di traffico militare; ma qui un'altra verifica sull'importanza del COP: in quel caso, aggiunge, si sarebbe dovuto recare subito al COP, cosa che invece non fece.

Noi riteniamo, invece, che lo abbia fatto, che non solo si sia recato al COP ma che abbia coinvolto sia Berardi che Giangrande nella riunione tenutasi presso lo SMA nella mattina del 28.

Il Generale è, però, un po' più loquace dei suoi diretti superiori, ed infatti si lascia scappare che *"se fosse stato coinvolto un nostro velivolo ne saremmo stati informati già nella notte"*; con ciò, ovviamente, non si è accorge di smentire tutto il costrutto che così affannosamente il Bartolucci ed il Ferri avevano cercato di sostenere. Melillo, con tale ovvia affermazione, lava da ogni significato le dichiarazioni di chi ci aveva sino ad allora spiegato e giurato di aver ipotizzato il coinvolgimento dei soli nostri velivoli militari. Ma Melillo fa ancora di più: conferma che i velivoli militari Nato non potevano che avere, oltre che la portaerei Saratoga (immediatamente esclusa da ogni sospetto), le proprie basi di atterraggio in aeroporti italiani gestiti da italiani. Con ciò attesta, in sostanza contraddicendo tutto, che le indagini svolte nei giorni successivi non potevano essere rivolte verso una situazione che risultava pacificamente esclusa già dalla notte stessa dell'evento.

Poi una serie di dichiarazioni elusive:

- a) Non ha mai parlato di questa vicenda con Mangani.

- b) Non ricorda se ha parlato con Fazzino.
- c) Non ha mai avuto rapporti con L'ITAV (Ciampino) sul Plotting effettuato da Russo.
- d) Il messaggio di Cincusnaveur se lo è trovato sul tavolo ed ha provveduto a trasmetterlo ai superiori, il 3 o 4 luglio. Non sa da quale canale è arrivato, forse dal II° Reparto (Sios) visto che è lui ad avere rapporti con l'Ambasciata.
- e) Non fece alcuna verifica, a differenza degli Americani, sulla eventuale mancanza di missili dagli arsenali militari italiani.
- f) Ci dice di essersi rassicurato anche sui francesi, in quanto chiese al comando *Sovmedron*; ma il *Sovmedron*, invece, poteva riportare notizie soltanto sui movimenti della flotta sovietica (@).

Il fatto è che lo S.M., nonostante avesse già informato – il 3 luglio 1980 - il Ministro dell'assoluta inconsistenza di ipotesi di coinvolgimento con voli militari americani nel disastro dell'Itavia, continua pervicacemente ad effettuare indagini. Lo fa inviando, il 4 luglio immediatamente successivo, Argiolas e Bomprezzi presso l'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco *"PER VERIFICARE ATTENDIBILITA' NOTIZIE DI POSSIBILE COLLISIONE CON VELIVOLO AMERICANO – TROVATO SEGGIOLINO EIETTABILE DI F4"* (come risulterà dall'annotazione manoscritta dell'Argiolas sulla propria agenda).

Ed, in effetti, il Melillo appare essere uno dei principali soggetti che non mostra alcuna convinzione sulla posizione ufficiale dello S.M.; qualcosa c'era, in quel tratto di cielo, la verifica andava approfondita. Dall'agenda di Melillo (data 15.07.1980): *"mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati. Cosa altre nazioni? Chiedere 5° reparto e coordinare con lui. Fare attenzione!!!"*. Melillo contraddice la versione ufficiale, allora, lo fa con i suoi stessi appunti manoscritti, lo fa chiedendo anche dei movimenti operativi della Raf inglese, lo fa nonostante abbia dichiarato di avere completato ogni verifica già il 3 luglio 1980.

Ma nella sua posizione difensiva, ad oltranza, Melillo non può permettersi di ammettere alcunché, non può nemmeno ammettere quanto poteva avergli riferito il Gen. Mangani che, comandante del 3° Roc di Martinafranca, ebbe a plottargli i responsi radaristici la sera stessa del 28 giugno. Figuriamoci se può confessare di aver ricevuto notizie da Lippolis e circa le sue ipotesi di esplosione. Per questo, allora, insiste nel definire la sua indagine come una mera "verifica", quasi a volerla nominalmente sminuire di ogni importanza. Nel vano tentativo di uscire incontaminato da quel groviglio di responsabilità di cui fu certamente parte attiva.

TASCIO: la figura di questo Imputato appare, per la questione del disastro del DC9 Itavia, marginale; questo almeno nell'apparenza. Comandante del 2° Reparto dello Stato Maggiore, era – invece – colui che avrebbe dovuto avere rapporti diretti con l'Ambasciata Americana la quale, come accertato, attivò subito una inchiesta a seguito delle richieste di intervento che Ciampino aveva telefonicamente attuato la sera del 27 giugno 1980.

Tascio, per tale questione, si avvale – per così dire – della facoltà di non dimostrare, in quanto si limita ad indicare come eventuali contatti con gli Addetti Americani potessero avvenire senza che lui ne fosse direttamente notiziato. E su questo, però, ci permetteremmo di avanzare dei seri dubbi, dal momento che il 2° Reparto non era certo unità scoordinata dallo S.M. e dal momento che l'esigenza formulata dal Bartolucci, pur essendo nominalmente indirizzata al Melillo, non poteva essere sconosciuta dal Tascio. Per sintetizzare:

- posto che lo SM aveva l'impellente esigenza di fare una verifica,
- posto che l'autorità politica e giudiziaria aveva infatti richiesto notizie di chiarimento ben precise,
- posto ancora che il Sios era funzionalmente collegato con l'Ambasciata Americana,
- posto che il canale informativo della Nato si è rivelato essere proprio l'Ambasciata Americana,
- posto che infatti il messaggio di Cincusnaveur transitò attraverso la citata Ambasciata,
- posto che tra l'altro proprio nell'ambito dell'Ambasciata si costituì un comitato di indagine,

non si può certamente immaginare che il Sios, ed il suo Comandante soprattutto, non avesse avuto alcuna parte attiva alla vicenda ed alla verifica effettuata dallo S.M..

Riprova indiretta di tutto ciò, a parere di questa Parte Civile, è l'estremo attivismo che il Tascio mostra nella redazione del comunicato del 20-22 dicembre 1980 dove lo S.M. assume la sua posizione ufficiale in merito al disastro aviatorio del DC9. Non dimentichiamo, infatti, che è proprio il Tascio che contatta il Pubblico Ministero Santacroce al fine di fargli pervenire tale comunicato, che è lo stesso Tascio che elabora insieme al Melillo il contenuto del documento.

E quindi, adesso, di tale documento dobbiamo parlare. Perché in tale documento sono racchiuse molte responsabilità, dirette ed indirette, contestabili a tutti gli odierni Imputati (@).

- 1) Il testo del Messaggio esordisce così: *"La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente, precedendo così, senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita Commissione d'indagine nominata dal Ministero dei Trasporti che, secondo la stessa stampa, è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibili"*.

Quindi, in prima analisi, onde evitare che la Commissione Luzzatti subisse delle tendenziose, distorte e contrastanti influenze, l'AM scende in campo per fare

chiarezza. E qui sorge il primo legittimo dubbio: era questo lo scopo del messaggio, oppure era quello di contraddire la stessa Commissione Luzzatti la quale aveva, proprio agli inizi del dicembre 1980, depositato al Ministero dei Trasporti ed al Presidente del Consiglio la sua 2° Pre-Relazione con cui concludeva con un giudizio di netta prevalenza della tesi del "missile"?

Ed ancora: non era forse perché l' NTSB il 25.11.1980, aveva identificato, proprio dall'analisi del tracciato radar, un altro oggetto volante non identificato il quale *"aveva attraversato l'area del luogo dell'incidente da Ovest verso Est a grande velocità ed approssimativamente nello stesso momento del verificarsi dell'incidente"* (v. relazione NTSB, 25.11.80)?

Insomma, le motivazioni assunte dagli adesso Imputati, non tendevano, al di là di quello che si voleva far credere, ad influenzare direttamente – invece – proprio la Commissione Luzzatti, la Magistratura e lo stesso Gabinetto del Ministero della Difesa a cui il messaggio fu pure inviato? Ed il motivo non era forse sganciato dalle notizie di stampa ed invece era collegato a contrastare tecnicamente quello che l'NTSB aveva accertato dall'analisi del tracciato radar? A noi pare di sì, pare proprio che le motivazioni fossero ben altre, pare proprio che se di *"notizie tendenziose, distorte e contrastanti"* si deve parlare, queste andranno ricercate proprio in quelle che i nostri Generali scrissero in quel dicembre del 1980. E valga il vero:

- 2) Sempre nel messaggio del dicembre 1980 si dice che *"Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate"*. Notizia, questa, falsa e distorta, dal momento che il Telex che Martina Franca plottò allo SM la sera del 28 giugno 1980 conteneva chiaramente una traccia non identificata che scendeva sulla stessa rotta del DC9 e che riportava orari riferibili al periodo dell'incidente. In più la traccia con cui veniva contrassegnato il DC9 era stata identificata nella LK477 che – avvistata da Licola – era già nella sera del 27 giugno definita da Patroni Griffi come inesistente (*"un regalo del Nadge"*). Ancora, è ampiamente emerso durante il dibattito che più tracce (le famose PR1, PR2, PR3 ecc..) comportano a tutt'oggi notevoli difficoltà di identificazione come voli reali, e ciò nonostante il tenace impegno di molteplici periti specializzati in questioni radaristiche. Una situazione tutt'altro che pacifica, quindi, molto lontana dal poter essere considerata alla stregua di ciò che avrebbero voluto farci credere i nostri Generali, a meno che di non riconoscergli il dono della preveggenza.
- 3) Nella successiva esposizione, il messaggio recita *"al momento dell'incidente: - nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo; - non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della 6ª Flotta USA, come dichiarato da Cincusnaveur con il messaggio in allegato; - sul Poligono Sperimentale Interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività"*. Come si vede, non si esclude però né la presenza di aerei Francesi né la presenza di aerei del Patto di Varsavia; con ciò, quindi, si poteva comunque continuare a sospettare di un possibile coinvolgimento di aerei comunque non appartenenti né alla

Nato né alla 6° Flotta - o di aerei del Patto di Varsavia, o di Mig libici. Certamente, posto che l'informazione di cui al punto sub 2) era assolutamente errata e distorta, questa successiva dichiarazione appare ignobilmente suggestiva.

- 4) Il messaggio continua: *"l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'AM sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente"*. E qui deve aprirsi altro discorso: la documentazione di Licola appare inaffidabile, il DA1 riporta una situazione caotica e le tracce vengono spesso confuse e non identificate.⁷⁰ I dati di Marsala non possono essere considerati come attendibili, in quanto cessano di registrare un solo minuto dopo l'ultimo segnale battuto da Ciampino (e non 4 come vorrebbero farci credere, in quanto l'orario di Marsala era disallineato di 3 minuti rispetto a Ciampino). In più Marsala non registrò tutti gli eventi relativi al disastro poiché, per quelli avvenuti prima era ancora fuori portata, e quelli avvenuti dopo ebbero appena un minuto di tempo; tutto ciò è un fatto di sicura rilevanza ai fini di un'affidabile disamina degli avvenimenti. E poi Siracusa; facciamocela descrivere dallo stesso Ferri: *"Siracusa non era in avaria, Siracusa era in manutenzione che però finiva proprio alle ore 21:00 del giorno della sera del 27, sicché dalle ore 21:00 del 27 in poi Siracusa era operativo"*⁷¹ ma, in quel periodo, Siracusa comunque *"non poteva vedere Ustica perché era troppo basso come orizzonte"*⁷².
- 5) Nel messaggio si specifica ancora che a Marsala vi fu una *"interruzione di registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro"*. Rimaniamo, qui, nel pieno contesto della linea difensiva, poiché i nostri Generali non sanno nulla di quello che successe la sera del 27 giugno 1980, perché scrivono ma non sanno quello che scrivono, perché prendono posizioni senza sapere loro stessi dove sta la verità dei fatti. Della Synadex, ci dicono ora, non avevano avuto ancora cognizione in quel dicembre, e ciò nonostante la notizia fosse di pubblica opinione nell'intero ambiente militare, nonostante questa esercitazione simulata fosse stata prevista da precisi e facilmente riscontrabili programmi operativi, nonostante che – sull'argomento – Del Zoppo ebbe a redigere e trasmettere una precisa relazione (V. relazione Del Zoppo Andrea trasmessa al Maggiore Montinaro allora comandante del 35° CRAM di Marsala in data 15.11.1980).
- 6) In merito, poi, al *"relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina"* (Acquedolci) il messaggio specifica che trattavasi di un bersaglio lanciato tra il giugno 1979 ed il gennaio 1980. Il messaggio fa inoltre rilevare che *"la vernice usata è resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. Pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine non può essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'Itavia."* Qui i nostri Generali dimenticano, però, che il Col.Vigliola (unico militare ad aver esaminato

⁷⁰ V., anche, dichiarazioni De Angelis Vincenzo.

⁷¹ Udienza del 2.07.2003 Pag.106.

⁷² Udienza del 20.06.2003 Pag.46.

ufficialmente il relitto) aveva escluso che il relitto potesse essere rimasto in mare per molto tempo giacché non presentava tracce di corrosione o flora marina.

A parere di questa Parte Civile il reato contestato agli odierni Imputati sta soprattutto qui; è racchiuso nel messaggio di quel dicembre che, proprio per riprendere la stessa propria enunciazione, diffonde – lui – le vere notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi, che ha dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente, precedendo così, senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita Commissione d'indagine nominata dal Ministero dei Trasporti. Un tentativo perfettamente riuscito, quello dei nostri Generali.

Dopo esseri imposti quel silenzio di corpo, quell'omertà così ben esercitata per chi era perfettamente avvezzo alla "cultura del silenzio" di cui abbiamo già accennato, i Generali adesso imputati decisero, in quel dicembre, di scendere in campo per distruggere alla fonte ogni possibile ipotesi contrastante con le loro teorie. E lo fecero nel momento più opportuno, proprio quando l'NTSB, la stampa, l'Itavia e la Commissione Ministeriale avevano divulgato le prime ipotesi ufficiali sul possibile coinvolgimento di un altro volo nella traiettoria del DC9.

Forti, anzi fortissimi, della loro autorità, questi Generali fecero in modo che tale messaggio pervenisse anche alla magistratura ed al Gabinetto del Ministero della Difesa. Il gioco era fatto, la versione ufficiale era stata divulgata al massimo, l'ordine era quello di rinviare ogni altra possibile osservazione o spiegazione. Un messaggio diretto, ufficialmente, ai comandi di tutta l'A.M., ma pur sempre un messaggio filtrato subdolamente a tutti i poteri politici e giudiziari in qualche modo coinvolti. Quella porta aperta era stata già chiusa. E chiusa vi rimase per tanti anni, perché quella versione ufficiale, di fatto, interruppe ogni prospettiva di indagine che fosse collegata all'esame del contesto radaristico. La Commissione Luzzatti, i collegi peritali e la magistratura indagante furono indotti ad accettare tale situazione, perché nessuno si immaginava, allora, l'enorme mole di inesattezze e di castronerie contenute nel documento in oggetto; tutti furono indotti a pensare che soltanto il recupero del relitto affondato nel Tirreno potesse dare una risposta ai quesiti sul come e sul perché quella sera un aereo civile era sparito dai radar di controllo. Illuminante, a tal proposito, sarà la dichiarazione del Giudice Santacroce alla Commissione Stragi *" Il recupero dell'aereo, sul quale avevo puntato tutta la mia inchiesta, rappresentava il presupposto necessario per avanzare richieste articolate e precise "*⁷³

Così seguirono gli anni, e così passò il tempo, tanto tempo, le documentazioni sopravvissute seguirono la sorte a loro imposta dalle soppressioni di routine, le

⁷³ Dichiarazioni Santacroce alla Commissione Stragi – Resoconto stenografico della 97° Seduta – 3-12-1996 Pag.196.

memorie dei testimoni al fatto si poterono nascondere dietro il sottile filo dei "non ricordo", ed i parenti delle incolpevoli vittime ormai ospiti del Tirreno rimasero soli ad aspettare.

Le Contraddizioni: riassumiamo brevemente le contraddizioni emerse tra le stesse dichiarazioni dei vari Imputati. E' appena un accenno, utile alla comprensione della inadeguatezza delle varie versioni, e tiene conto soltanto di quanto i nostri Generali hanno dichiarato in sede di Udienza. Altre, ovviamente, sono le contraddizioni rilevabili dai fatti e dalle prove emerse durante la lunga istruttoria; ma a noi, in questa sede, basterà quanto segue:

1) Sul Plottaggio del RIV (Ciampino):

- a) Il Gen.Bartolucci esclude che sia mai pervenuto allo SMA;
- b) Melillo ammette che comunque tale plottaggio è pervenuto allo SMA (al 5° Ufficio del 3° Reparto).

2) Sul Telex di Martina Franca ricevuto la sera del 28.6.80:

- a) Il Gen Ferri ha dichiarato che riportava i dati di Ferrara, Licola e Marsala; Ferri non nomina Siracusa ed in più ha tenuto a precisare che Siracusa era fuori portata radar;
- b) Melillo e Tascio, invece, nel messaggio del 20/23-12-80 scrivono che *"l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'AM sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente"*.

3) Sul messaggio di Cincusnaveur:

- a) Il Gen.Bartolucci dice che ebbe contatti soltanto con il Comando delle forze aeree del sud Europa (Gen.Bagatti);
- b) Melillo, invece, dice che il messaggio pervenne attraverso l'Ambasciata Americana (e quindi non attraverso il Gen.Bagatti) e che è probabile che sia arrivato attraverso il 2° Reparto (Tascio);
- c) Il Gen.Tascio esclude ogni intervento del suo reparto, e pertanto contraddice la posizione di Melillo circa il canale attraverso cui pervenne il messaggio.

Le contraddizioni, ci pare di poter dire, sono insanabili e, benché le varie versioni siano state evidentemente concordate in relazione alle approfondite conoscenze degli atti processuali che gli Imputati hanno mostrato di avere, sono da sole sintomatiche dei comportamenti contestati.

Denotano, inoltre ed ancora una volta, l'assoluta mancanza di responsabilità che i nostri Generali vorrebbero far credere, e si tramutano in un gioco di scarica barile che, alla fine, permetterà di incastrarli alle loro precise responsabilità.

CONCLUSIONI

La disamina dei fatti, degli atti, delle omissioni e dei comportamenti assunti dagli odierni Imputati non può, a parere di questa Parte Civile, che realizzare il reato a loro contestato. La concretizzazione di tale reato, per quello adesso esposto e per quello che sarà ancora precisato da chi seguirà, si ritrova in ogni gesto compiuto e non compiuto da Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno.

Ogni Imputato ha avuto, nell'evolversi degli eventi, posizioni altamente responsabili, ognuno ha posto in essere atti idonei all'attuazione sia dell'**impedimento** che della **turbativa** che il costrutto penale richiede essere elementi necessari, e sufficienti, alla realizzazione del delitto di attentato agli organi costituzionali.

Il **dolo**, certamente generico, è stato palesato dal carattere stesso dei fatti commessi ed omessi. Il **movente** ha sostenuto alla perfezione quanto commesso in dispregio della norma penale, e le **condotte** sono state inequivocabilmente convergenti verso l'impedimento delle prerogative politiche delle nostre istituzioni democratiche, sia per quanto riguarda la politica interna che le relazioni diplomatiche ed internazionali.

E' certamente deducibile come, senza gli ostacoli che sono stati in vario modo frapposti all'accertamento delle vere cause dell'incidente di Ustica, gli organi competenti avrebbero potuto sicuramente fare chiarezza su una vicenda intricata ed estremamente pericolosa per la stabilità e la pace della nostra Nazione. Ciò avrebbe consentito al nostro Governo di adottare le misure che sarebbero state ritenute opportune, anche nei confronti di altri Stati eventuali responsabili. Ma ciò non è stato e di ciò, di questo preciso **evento** - adesso e finalmente-, dovranno rispondere gli odierni Imputati.

Il **nesso causale**, tra i fatti commessi ma soprattutto omessi e l'evento, è riscontrabile in termini altamente probabili proprio per la peculiare posizione di "garanti" che i Generali Imputati rivestivano in seno all'A.M. che, allora, era l'ente di controllo per la sicurezza di ogni volo aereo.

La catena causale, inoltre, è rimasta sempre e comunque integra, nonostante le sparizioni documentali e le numerosissime omissioni testimoniali; ciò anche perché il contestato reato non ha mai potuto prescindere dalla posizione di piena prevalenza che gli Imputati rivestivano nell'ambito della struttura dello Stato Maggiore.

Il comportamento illegittimo di costoro ha leso, in maniera diretta, anche il **diritto** alla verità di cui le parti private presenti in questo processo sono portatori e legittimi titolari.

E' questo ultimo contesto, questo modus operandi, che non può essere perdonato: un atteggiamento conforme e assolutamente costante, che vede ogni odierno Imputato operare in quasi perfetta sintonia, che ci pone di fronte a situazioni paradossali dove la verità dei fatti sarà talmente ben nascosta da diventare alle volte incredibile, dove la necessità di dover dare delle risposte si

scontrerà inevitabilmente con il buco nero delle distruzioni documentali, degli occultamenti probatori, delle dichiarazioni apodittiche di chi aveva la certezza di non poter essere smentito perché – ormai – cancellate ne erano le prove contrarie.

Questa Parte Civile, allora, chiede la condanna di Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno alla pena che codesta Ecc.ma Corte vorrà ritenere congrua per la violazione dell'art.289 C.P. e 77 C.P. militare di pace, commesso da loro in concorso.

Attenderemo con trepidazione la decisione che vorrà accogliere codesto Ecc.mo Consesso; lo faremo con assoluta fiducia e senza alcun proponimento giustizialista o istanza di sommaria vendetta. Il convincimento sulla colpevolezza degli odierni Imputati, per quanto riguarda questa Parte, è pieno e privo di alcun dubbio. Il reato si è realizzato in ogni suo aspetto e per ogni soggetto.

Nel disastro aereo del DC9 della Compagnia ITAVIA, inabissatosi nelle acque del Tirreno tra le isole di Ponza e di Ustica con 81 persone a bordo il 27 giugno 1980, perdeva la vita **FONTANA Enzo**, coniuge della Sig.ra **OSNATO Rossana**. La perdita del proprio congiunto, a seguito di un fatto illecito e costituente reato, ha determinato l'insorgere, nella sfera soggettiva della Sig.ra OSNATO Rossana, di una situazione giuridicamente rilevante pacificamente meritevole di riconoscimento e tutela dall'ordinamento.

Il diritto della Sig.ra OSNATO Rossana di vedere in primo luogo perseguiti gli autori delle condotte illecite che hanno - a vario titolo - determinato la morte del proprio congiunto FONTANA Enzo e, quindi, di ottenere il risarcimento dei danni subiti, e' stato però di fatto negato in ragione e per effetto delle condotte illecite ascritte agli imputati.

Con tali condotte i quattro imputati hanno impedito che le amministrazioni della Difesa e dei Trasporti, nonché la Magistratura indagante, ricostruissero in modo adeguato e sulla base di tutti i fatti all'epoca conosciuti, o comunque conoscibili, le cause che hanno determinato la caduta dell'aereo il 27 giugno 1980; con ciò hanno direttamente condizionato la genesi e lo sviluppo

dell'accertamento in sede politico e giurisdizionale, nazionale ed internazionale, compromettendone, e comunque ritardandone poderosamente, l'esito.

Il conseguente legittimo diritto dei parenti delle vittime di conoscere le cause della morte dei rispettivi congiunti e' stato, quindi, pregiudicato così come pregiudicato e' stato anche il loro diritto di ottenere, in qualunque sede, il ristoro dei danni subiti.

Le condotte illecite degli imputati, così come ricostruite nel corso del presente Dibattimento, hanno sicuramente leso, in maniera diretta ed immediata, gli interessi morali e patrimoniali dei congiunti delle vittime; tale lesione di interessi ha cagionato un sicuro danno di cui si chiede pieno risarcimento.

Per le ragioni sovraesposte si confida che questa III° Sezione della Corte di Assise di Roma voglia condannare gli imputati al risarcimento dei danni in favore della parte civile OSNATO Rossana nella misura che sarà definita nella opportuna sede civile, concedendo il pagamento di una somma a titolo di provvisoria per **Euro 500.000** (cinquecentomila//00). Tale somma, già richiesta in sede di costituzione di Parte Civile, viene confermata – adesso – nella sua adeguatezza in relazione alla precisazione delle gravi responsabilità emerse nel corso del Dibattimento che, a parere del sottoscritto avvocato, sono apparse sicure. Inoltre tale determinazione tiene conto del nuovo riconoscimento che la migliore giurisprudenza ha recentemente ammesso al c.d. "danno esistenziale" che, nel caso di specie, non può non essere riscontrato nella personale posizione della presente Parte Civile.

Il 27 giugno 1980 la Sig.ra Osnato Rossana rimase priva del proprio coniuge, e quindi priva di alcun reddito da lavoro; Enzo Fontana la lasciava con un bimbo di pochi mesi che non avrebbe mai potuto avere una figura paterna alla guida della sua vita. Osnato Rossana ebbe, pertanto, a subirne conseguenze devastanti di ogni tipo, al dolore profondo su un enorme danno emotivo ed esistenziale; e poi la necessità di doversi giornalmente allontanare dal proprio bambino per trovare un'occupazione che le potesse garantire la sopravvivenza.

E poi il danno morale, distruggente e continuamente perpetrato dalle conseguenze dell'operato posto in essere dagli Imputati in assoluto dispregio al "diritto all'oblio" vantato dalla parte lesa. E poi il danno strettamente patrimoniale, per non aver potuto supplire idoneamente a tutte le necessità economiche che tale situazione comportava, avendo la stessa ottenuto la misera consolazione di un risarcimento transattivo pagato dall'assicurazione nella offensiva misura di 30.000.000 delle vecchie lire.

Non soffocheremo la Corte con ulteriori discorsi di tal genere. Per la giusta custodia della dignità della Parte rappresentata dal sottoscritto avvocato, ci fermeremo qui. Ma per tutto ciò che non sarà detto, adesso, si confiderà nella certamente attenta e proba valutazione della Corte, anche in considerazione di quanto altre parti civili hanno già deposto in merito.



"Dichiarazioni
Bonfietti.rm"

Poiché gli effetti della presente costituzione di parte civile sono stati rivolti nei confronti del Responsabile Civile, già presente nel presente giudizio ed identificato nella persona del Ministero della Difesa, si fa istanza acchè la Corte voglia confermare la responsabilità civile del Ministero della Difesa in ordine al chiesto ristoro.

Con ulteriore condanna alle spese, competenze ed onorari per l'attività professionale svolta durante il corso del giudizio, da liquidarsi come da separata notula, da porre in solido a carico di tutti gli imputati ed al Responsabile Civile.

Roma, ____/ottobre/2003

Avv.Daniele Osnato