

**TRIBUNALE DI ROMA
GIUDICE ISTRUTTORE**

Dott. Rosario Priore

Proc. n. 527/84 G.I. (cd. "Strage di Ustica")

1. Con la presente memoria i sottoscritti difensori delle parti civili da ciascuno rappresentate intendono sottoporre al G.I. un ulteriore contributo di analisi degli elementi di prova in ordine alla responsabilità degli imputati per i delitti loro contestati.

Si ritiene, inoltre, che le argomentazioni qui proposte valgano, altresì, a rafforzare la necessità che si proceda, previa trasmissione degli atti al P.M., ad ulteriori indagini volte a verificare se l'impressionante numero dei reati che hanno costituito l'oggetto del presente procedimento (e dei distinti procedimenti già instaurati con il nuovo rito), che coprono un arco temporale superiore ai quindici anni e sono attribuiti ad un cospicuo numero di soggetti, vadano inseriti in una comune trama associativa, programmaticamente finalizzata allo scopo di impedire, ostacolare e, comunque, ritardare l'accertamento, in ogni sede istituzionale, delle cause del disastro del 27 giugno 1980.

Per quanto la vastità del materiale istruttorio non ne abbia consentito una disamina integrale, si può affermare senza tema di smentita che gli atti dell'istruttoria rivelano la vera e propria miniera di manipolazioni e di comportamenti ostruzionistici con cui l'indagine giudiziaria ha dovuto fare i conti e propongono una infinita serie di elementi che testimoniano come il sistema militare (nella specie i vertici dell'Aeronautica Militare dell'epoca) abbia tenacemente resistito ad ogni forma di controllo democratico, politico o giudiziario,

sui fatti del 27 giugno 1980, contribuendo in modo consapevole e determinato a mantenere, di fatto, il segreto sulla strage di Ustica.

In questa sede viene ripercorso in modo sistematico – grazie alla preziosa collaborazione del dott. Paolo Miggiano, cui si devono gli elementi portanti dell'analisi che segue – uno tra i tanti profili di indagine, forse il più significativo, costituito dai siti radar. Questi, testimoni affacciati alla finestra del nostro mare, avrebbero potuto e dovuto consentire l'immediata comprensione dell'evento; di fatto, invece, sono stati oggetto di una serie impressionante di manomissioni, reticenze omertose e complici menzogne, dirette con tutta evidenza ad impedire la ricostruzione dello scenario in cui si inseriva il disastro e, quindi, delle stesse cause che lo provocarono.

L'inchiesta sulla strage di Ustica, come sottolinea a più riprese la requisitoria della pubblica accusa, ha dovuto fare i conti con la mancanza di documenti che sarebbero stati non solo rilevanti ai fini delle indagini ma, ancor prima, sarebbero stati necessari alla piena conoscenza di ciò che era accaduto da parte delle istituzioni politiche.

Tale mancanza di documentazione – agli occhi di chiunque la consideri senza pregiudizi – è impressionante per la sua vastità: dagli enti dell'Aeronautica della Prima Regione Aerea settentrionale a quelli della Terza meridionale; dai documenti del piccolo sito radar a quelli degli enti centrali come il COP; dal materiale dell'Aeronautica a quello del servizio segreto militare.

In molti casi è visibile il carattere sistematico, coerente ed organizzato di tali vuoti. Hanno ragione i P.M. ad affermare nella loro requisitoria che: *“la coincidenza e la convergenza di siffatte carenze e alterazioni già di per sé sole sono indicative di una non casualità della dispersione di siffatto materiale probatorio”*.

L'elencazione frammentaria dei singoli documenti mancanti rischia di appiattirne il significato col pericolo di ridurlo, come si

vorrebbe da parte degli imputati, al solito *cahier de doléance* sull'inefficienza generale della pubblica amministrazione italiana o della burocrazia militare in specie. Si è scelto quindi, nell'affrontare il problema di partire dal quadro generale per poi passare all'analisi dello specifico riferito ai singoli siti.

Le tabelle seguenti vogliono fornire uno sguardo di insieme sul problema della documentazione mancante.

2. La tabella seguente riguarda la documentazione generale relativa ai centri radar militari. Per centri radar militari qui si intendono tutti quelli che erano gestiti all'epoca dei fatti da personale dell'Aeronautica, cioè sia i siti della rete della difesa aerea sia i centri della rete del controllo del traffico aereo civile (Ciampino). Tra questi siti radar è anche compreso il terzo centro operativo regionale (3°ROC-SOC) dell'Aeronautica, situato a Martina Franca, il quale – pur non possedendo radar – disponeva all'epoca delle registrazioni radar (su nastro magnetico e su carta) delle tracce inviate dai siti dipendenti¹.

¹ I siti fonetico manuali quella sera mandavano a Martina le tracce via telefono e anche via telex (Licola). I siti semiautomatici quella sera mandavano a Martina le tracce sintetiche, cioè le informazioni relative alle tracce trasformate da dati analogici in dati digitali. Per esempio, Marsala – secondo quanto scritto sulla colonna di comunicazione in cross tell della sua tabella tracce (Thr) – ha mandato a Martina tutto il traffico presente nel Tirreno meridionale a cavallo dell'evento, compresa la traccia AJ421 del DC9 ITIGI. L'acquisizione delle registrazioni radar di Martina avrebbe pertanto permesso di constatare con maggiore facilità che Marsala aveva trasmesso a Martina anche la traccia del DC9 ITIGI. E questa constatazione avrebbe permesso un proficuo esame del personale di Martina Franca. In ogni caso, è certo che le registrazioni radar di Martina sono esistite. E' lo stesso capo controllore del Terzo SOC, Vito Patroni Griffi, che ce ne dà una conferma indiretta ponendo agli inquirenti che lo esaminano il 31 gennaio 1996 il seguente interrogativo: "Le riduzioni di Martina le avete?... Di Martina, di quell'ora, ci sono riduzioni dati?". Domande rimaste senza risposta.

La tabella 1 riguarda, relativamente alla sera dell'evento, tre fonti d'informazione ricavabili dai siti radar: le registrazioni delle tracce rilevate dai radar; le registrazioni foniche; l'elenco del personale in servizio.

L'importanza di tali fonti è evidente. Esse sono fondamentali per l'analisi di un evento precipuamente aereo, in quanto le tracce radar rappresentano direttamente il comportamento di ogni singolo velivolo e il contesto della situazione aerea, mentre le registrazioni foniche forniscono il contenuto delle comunicazioni radio intervenute tra i siti radar (civili e militari) e gli aerei in volo, nonché gli scambi di informazioni tra centri radar civili e militari, aeroporti, comandi.

Le registrazioni radar e foniche possono risultare vere "fotografie" di una determinata situazione, scattate nell'immediatezza di questa, in quanto consentono la rappresentazione diretta di accadimenti, documentati nell'immediatezza del loro verificarsi. Tale peculiarità appartiene in pieno ai nastri magnetici di un centro radar, mentre non è propria dei tabulati su carta, ricavati dal medesimo nastro, che costituiscono già fonti secondarie, in quanto estratti da un programma di stampa che permette di scegliere quali informazioni riprodurre e quali no.

Infine, gli elenchi del personale in servizio ai vari centri avrebbero permesso agli investigatori di valutare - a partire dai dati sulle tracce e dalle registrazioni foniche - la percezione dell'evento da parte dei militari coinvolti.

Nella tabella, le caselle bianche evidenziano che è stata fornita dall'Aeronautica militare italiana all'autorità giudiziaria una documentazione completa in relazione alle registrazioni radar o foniche. Le caselle grigio chiaro indicano che la documentazione fornita copre gran parte ma non tutta la documentazione esistente. Le caselle grigio scuro esprimono la mancanza di porzione

quantitativamente significativa della documentazione. Le caselle nere mostrano la mancanza di gran parte della documentazione, peraltro certamente esistita, su quell'aspetto.

Tabella 1

Analisi delle informazioni contenute in apparati di registrazione dei siti radar militari trasmesse all'A.G.

Sito radar	Registrazioni radar*	Registrazioni foniche
Monte Venda**		
Poggio Renatico		
Poggio Ballone		
Potenza Picena		
Ciampino		
Licola		
Marsala		
Siracusa		
Iacotenente		
Martina Franca**		

Note: * = comunicazioni radio terra-bordo-terra; comunicazioni telefoniche tra siti;
 ** = Il Primo e Terzo SOC/Roc ricevevano e registravano le tracce inviate dai centri radar semiautomatici e manuali dipendenti

Il commento alle singole caselle permette di chiarire i criteri adottati e di entrare nello specifico della documentazione mancante.

Una prima considerazione, di carattere generale, merita di essere fin d'ora sottolineata. Vi è solo una casella in cui tutto il materiale rilevante per le indagini è stato consegnato in modo completo e abbastanza tempestivo agli organi inquirenti: i nastri magnetici contenenti le registrazioni radar di Ciampino. Al proposito va notato che tale documentazione è una delle fonti principali della presenza di almeno un altro aereo nei pressi del DC9 ITIGI, coi corollari dell'abbattimento del DC9 per collisione in volo o per lancio di un missile.

La tabella seguente riporta la situazione della documentazione manoscritta delle sale operative dei siti radar della difesa aerea. Le caselle bianche rappresentano che il relativo documento è stato consegnato all'Autorità Giudiziaria. Le caselle grigie indicano che il documento, pur consegnato, presenta forti indizi di una scrittura a posteriori o di parzialità dei dati trascritti o, comunque, di manipolazione. Le caselle nere sono relative a documenti, certamente esistenti, mai consegnati all'A.G..

Tabella 2

Evento Ustica, rapporti di sala operativa mancanti

Sito radar	Mc =Capo controllore	IC = Controllore intercettazioni	TPO = Capo sorveglianza	MIO = addetto al Computer
Monte Venda				
Poggio Renatico				

Poggio Ballone					
Potenza Picena					
Licola					Non si applica: sito manuale
Marsala					
Siracusa					Non si applica: sito manuale
Iacotenente					
Martina Franca					

3.1 Monte Venda

Il primo ROC-SOC (*Regional Operation Center – Sector operation center*) di Monte Venda (Padova) coordina e dirige tutti i centri radar della Difesa Aerea del Nord e Centro Italia. Tra questi vi sono i siti semiautomatici Nadge che hanno avvistato e seguito la traccia del DC9 ITIGI da Bologna fin sopra il lago di Bolsena: Mortara (Novara); Poggio Renatico (Ferrara); Poggio Ballone (Grosseto); Potenza Picena (Macerata).

Dall'analisi dei tabulati tracce di Poggio Ballone e Potenza Picena risulta che questi siti semiautomatici (come tutti gli altri dello

stesso tipo) inviano via computer le tracce sintetiche – tutte o solo parte di esse – al comando di settore di Monte Venda, dove le tracce appaiono sugli schermi e vengono registrate nei computer del settore. In particolare, il sito di Poggio Ballone sembra inviare tracce a Monte Venda sul canale 5, mentre Potenza Picena pare inviare i propri dati al SOC sul canale 3.

Una conferma di questa tesi deriva dall'analisi del flusso dati nei canali di collegamento (*tell states*) con gli altri siti. In tutti gli altri canali di comunicazione attivi, i due siti radar inviano e ricevono tracce (*cross tell*) da altri siti semiautomatici della rete Nadge. Sui citati canali dei due siti, invece, sono presenti solo tracce in uscita, cioè detti canali sono dedicati unicamente alla cosiddetta funzione di comunicazione verso l'alto (*forward tell*), cioè verso il comando di settore.

Tra le tracce inviate dai due siti a Monte Venda ci sono anche quelle collegate al DC9 ITIGI (codice transponder IFF-SIF 3 = 1136). In particolare, Potenza Picena invia a Monte Venda la traccia LE157; mentre Poggio Ballone invia al SOC sia la LE157 sia la LG461.

Altre tracce correlate al DC9 ITIGI dovrebbero essere state inviate in precedenza a Monte Venda dal sito semiautomatico di Ferrara, che le invia anche a Potenza Picena. Si tratta della LE026 e della LE157.

Il tabulato tracce di Monte Venda non è mai stato consegnato all'Autorità Giudiziaria. Anzi, non c'era proprio niente da consegnare, stando alla testimonianza resa, nel 1995, al giudice istruttore dal tenente colonnello Moneta, comandante del primo SOC la sera dell'evento:

Moneta - Parlando sempre di aerei della difesa aerea, di intercettori, quando vanno per aria viene tutto notificato su dei tabelloni. Allora Il SOC non era ancora Nadge, era manuale (...)

Giudice Priore su domanda polizia giudiziaria - Ma la track history di Monte Venda è stata mai fatta?

Moneta - Non esiste la track di Monte Venda, a parte che allora eravamo manuali e non c'era la track history"².

Non è credibile che, nel 1980, il primo SOC funzionasse ancora in fonetico manuale mentre tutti i centri radar dipendenti - eccetto Capo Mele - funzionavano già in semiautomatico. Lo scopo del sistema Nadge è proprio quello di poter inviare le tracce sintetiche sia in senso orizzontale (tra siti) che verticale (ai comandi superiori), dalla Norvegia alla Turchia, dal centro radar al comando supremo alleato in Europa (Shape).

E infatti, il sergente maggiore Antonio Lauretani, capo sorveglianza a Poggio Ballone la sera dell'evento, conferma che il suo sito inviava tracce a Monte Venda:

*"Per quanto concerne i canali cross tell, io ricordo che all'epoca la sala di Poggio Ballone disponeva di sei canali. Uno era destinato al SOC"*³

Registrazioni radar.

Il sito disponeva della registrazione delle tracce sintetiche inviate dai centri radar semiautomatici dipendenti, comprese una parte delle registrazioni relative al DC9 ITIGI (tracce LE157 e LG461). Dal punto di vista del contenuto delle informazioni, il comando del primo settore disponeva delle tracce sintetiche che gli inviavano i centri radar subordinati. Ma ragionevolmente aveva anche informazioni addizionali, fornite direttamente al settore dall'aereo radar Awacs (E3A Sentry) che in quel pomeriggio aveva operato con Poggio Ballone, come risulta da documenti del sito toscano.

² Moneta Carlo Luigi, trascrizione testimonianza 30 novembre 1995, atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 106, da p.21777.

Claudio Ciotti, nel 1980 capitano addetto alla segreteria del SOC e poi passato sugli Awacs, ha spiegato che i E3A Sentry

“conducono normali operazioni anche con le basi terrestri”
e che esiste

“un altro sistema in uso per la trasmissione dati, di cui dispongono le nazioni della Nato. Sono i link 14... la trasmissione avveniva in alta frequenza e i dati erano stampati, dalla stazione ricevente, su tabulati che venivano poi letti dal personale addetto, che aggiornava manualmente la situazione”.

Registrazioni foniche.

Le comunicazioni telefoniche del Primo ROC-SOC, come quelle del Terzo e di tutti gli enti operativi, erano registrate, ma anche queste non sono state consegnate all'A.G.. Nelle telefonate registrate al primo SOC c'erano certamente diverse comunicazioni relative alla traccia del DC9 ITIGI, ricostruibili da dichiarazioni degli operatori di Monte Venda, nonché da documenti e comunicazioni dei siti radar dipendenti (cfr. più avanti).

Il capo controllore del SOC, tenente colonnello Ivo Zaramella, afferma di aver ricevuto e fatto diverse telefonate:

“...Ad una ora che non riesco a precisare ho ricevuto una telefonata dal mio corrispondente del 3° SOC... con la quale mi veniva segnalato che il controllo del traffico aereo civile aveva perso il contatto con un DC9 che andava a Palermo e che questo velivolo non rispondeva più alle chiamate... mi sono rivolto a Poggio Ballone, al responsabile di sala operativa che mi ha risposto dopo aver effettuato le verifiche (...)

Gli enti da me interpellati, sono stati: i capi controllore dei siti di Poggio Ballone, non ricordo se ho chiesto notizie a Ferrara (...) Ricordo soltanto di aver chiesto a Poggio Ballone la posizione e l'ultimo avvistamento del velivolo (...)

³ Lauretani Antonio, verbale testimonianza 12 febbraio 1996, atti Ustica, vol.3 3 testi, fasc. 118, da p.24147.

*Ricordo di aver avvisato il comandante del SOC di questo avvenimento... forse era il col. Moneta (...)*⁴.

Il comandante del SOC, Moneta, conferma di aver ricevuto una telefonata da parte del capo controllore Zaramella, mentre stava nel settore logistico della base, intento a chiacchierare sulla veranda di casa col comandante del terzo ROC, il generale Vittoriano Giachini. Secondo Moneta, tutto si era risolto con una sola telefonata, in cui Zaramella l'aveva avvisato dell'accaduto e lui aveva dato ordine di far fare ampie riduzioni dati ai centri radar coinvolti: Mortara, Ferrara, Poggio Ballone e Potenza Picena⁵.

La salita dell'informazione verso l'alto si sarebbe quindi fermata al tenente colonnello Moneta e al generale di brigata Giachini.

Ma è lecito dubitare che l'informazione si sia fermata, per due motivi. In primo luogo è molto probabile, a somiglianza di quanto accaduto nella Terza regione aerea, che l'informazione sia salita al comando della prima regione aerea. In secondo luogo, diverse prove, relative ai siti dipendenti, come vedremo, indicano una ben maggiore attivazione e mole di comunicazioni di quella ammessa dai citati ufficiali di Monte Venda.

3.2 Poggio Renatico

L'undicesimo centro radar Aeronautica militare (Cram) di Poggio Renatico (Ferrara) è il sito della rete della Difesa Aerea che segue il DC9 ITIGI nella prima mezzora di volo, da Bologna fin sopra il lago di Bolsena.

⁴ Zaramella Ivo, verbale esame testimoniale 13 febbraio 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 119, da p. 24242.

⁵ Moneta Carlo Luigi, trascrizione esame testimoniale 30 novembre 1995, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 106, da p.21777; verbale esame testimoniale 23 maggio 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 129, da p. 26075.

Ferrara è il sito che aveva il compito di assegnare al DC9 ITIGI il numero di traccia Nato (*Nato Track Number*) che avrebbe dovuto sempre accompagnare il volo dell'aereo dall'inizio alla fine, passando da un sito all'altro della rete della difesa aerea, fino all'atterraggio su Palermo. E' un comandamento del sistema della difesa aerea, ripetuto da tanti radaristi.

Avio Giordano, capo sorveglianza a Marsala:

*"Teoricamente, una traccia che nasce in Norvegia dovrebbe conservare lo stesso track number sin dove atterra"*⁶.

Vari militari di Marsala durante un confronto:

"Giordano: infatti in questo caso il nato track number, cioè per la difesa aerea non e' corretto, anche questo doveva avere un altro nato track number, perché..."

Sardu: era la zona di Licola.

*Ballini: questo e' nato a Bologna, e doveva essere nato track number di Poggio Ballone o di Ferrara... o di Ferrara"*⁷.

Ancora Adulio Ballini, capo controllore a Marsala:

*"Noi siamo stati gli ultimi... se c'era una responsabilità di avvistamento di questa traccia. Prima di noi c'era Poggio Ballone e poi c'era Licola... Noi praticamente, quando l'abbiamo avvistato, il traffico è caduto dopo un po'"*⁸.

Lucio Albini, maresciallo identificatore a Licola:

*"La traccia come nasceva così doveva morire. Nel senso che il sito che l'avvistava portava quel numero fino a Tel Aviv, se decollava da Roma"*⁹.

⁶ Giordano Avio, trascrizione interrogatorio 10 gennaio 1996, Atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 35, da p. 10567.

⁷ Ballini Adulio, Giordano Avio, Sardu Mario, trascrizione confronto 2 febbraio 1996, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 40, da p.11823.

⁸ Ballini Adulio, trascrizione interrogatorio 10 gennaio 1996, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 36, da p.10811.

⁹ Albini Lucio, trascrizione interrogatorio 18 dicembre 1995, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 29, da p. 8763.

Rosario Attanasi, maresciallo, assistente del capo controllore del terzo SOC:

“Licola avrebbe dovuto usare questo numero, Lima Eco 157 [il nome Nato della traccia attribuita da Ferrara al DC9, ndr], e così anche Marsala. Cioè un identificatore, quando si fa il cross tell, deve sempre dare l’identificazione originaria”¹⁰.

Antonio De Giuseppe, maresciallo, guida caccia a Poggio Ballone:

“Il numero di identificazione è sempre lo stesso, tranne che per qualche motivo non si sia perduta l’originaria traccia”¹¹.

E infine Vito Patroni Griffi, capitano e capo controllore a Martina Franca, che mette il dito sulla piaga:

“Il pasticcio che viene fuori è proprio questo: che non c’è stato nessun ente della difesa aerea che ha effettuato il cross tell quella sera”¹².

Come è stato accertato, la traccia del DC9 ITIGI ha avuto peraltro nella rete della difesa aerea un nominativo Nato nuovo per ogni sito radar sorvolato e anche, contemporaneamente, due nominativi diversi.

Nessun contributo documentale all’indagine è pervenuto dal centro radar di Ferrara per anni. Solo nell’inverno 1995, a seguito del sopralluogo effettuato dal giudice istruttore al sito, è riemersa dagli scantinati parte della documentazione relativa a questo sito.

La requisitoria dei p.m. descrive nei seguenti termini lo stato delle indagini e della documentazione relativa al sito di Ferrara:

“E) Poggio Renatico: su questo sito di rilevante importanza (fu il primo nel cui raggio di visuale passò il DC9 dopo la

¹⁰ Attanasi Rosario, trascrizione testimonianza 31 gennaio 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 116 da p.23692

¹¹ De Giuseppe Antonio, verbale testimonianza 2 luglio 1990, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 3, da p.467.

¹² Vito Patroni Griffi, trascrizione testimonianza 8 gennaio 1996, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.108, da p.22126.

partenza da Bologna) sino al 1995 non si era potuto acquisire alcunché; in particolare con nota del 25.06.88 il comandante dell'11° Cram di Poggio Renatico comunicava al comando del 1°ROC di Montevenda che il sito non era in possesso di documentazione concernente il disastro aviatorio di Ustica; analoga comunicazione veniva inviata al 1°ROC sempre dal comando dell'11° Gram in data 10.10.91; neppure in occasione del sopralluogo del G.I. in data 20.11.95 fu possibile rinvenire alcunché.

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

1) alla data del 27.06.80 il registro del capo controllore (capitano Ardolino) è strappato nella parte antecedente le annotazioni successive all'orario 19,40/Z (trattasi di strappo che presenta singolare analogia a quello riscontrabile sul registro di sala operativa di Marsala).

2) alla data del 28.06.80, ore 11,10/z risulta effettuata una riduzione di dati espressamente finalizzata alla ricerca della traccia del DC9, che tuttavia non è stata rinvenuta e della quale inoltre non risulta la trasmissione su alcun registro di protocollo.

Va puntualizzato che, ipotizzandosi fatti di falso ideologico nelle comunicazioni al 1°ROC di cui sopra, pende procedimento in fase di indagini preliminari col nuovo rito¹³.

Registrazioni foniche.

Una delle più importanti acquisizioni è costituita dal rapporto del capitano Salvatore Ardolino, capo controllore del turno delta, in servizio la sera dell'evento. Secondo il documento – che presenta indizi di manipolazione su cui torneremo – quaranta minuti dopo l'abbattimento del DC9 ITIGI, il capitano Ardolino fa un riassunto dell'attività svolta sulla caduta dell'aereo:

“Parlato con c.c. Rupe [capo controllore di Monte Venda, ndr] per IH870 decollato da BO alle 18,09/z per Palermo. Contattato con BO app e Milano 2 per informazioni: l'IH870 e' stato in contatto con Milano 2 che lo ha passato in handover a Roma controllo. Roma ha perso il contatto nei pressi di

¹³ Requisitoria della pubblica accusa, pp.472-473.

Palermo. Riferito at c.c. di S.o.c. precisando che era stato identificato con il numero di LE 157”¹⁴.

Il contenuto di questa annotazione sembra indicare che il capo controllore di Monte Venda abbia ordinato al capo controllore di Ferrara di svolgere una rapida indagine sul DC9 ITIGI. Quest’ultimo:

- telefona all’aeroporto di Bologna;
- telefona al centro controllo traffico civile Milano 2;
- esegue una riduzione dati, identificando tra le proprie tracce la LE157 corrispondente al DC9 ITIGI;
- riferisce al comando di settore il risultato dell’indagine.

Tutte queste informazioni, e probabilmente anche altre relative a comunicazioni radio con aerei militari, erano contenute nelle registrazioni foniche di Ferrara, che non sono mai pervenute all’A.G..

Registrazioni radar.

Nel rapporto dell’addetto ai computer, Gerardo Fruncillo, relativo alla mattina successiva all’evento, si trova conferma di una riduzione dati relativa al DC9 ITIGI:

*“11,10 stop rec. su nastro nr. 11 per fare una data reduction della traccia LE157 DC9 precipitata ieri 27.06.80 verso le 19,00/z
11,14 caricato la funzione flessibile ebi e bas al posto delle funzioni rec-flp-dia per fare la data reduction della traccia le157 del 27.06.80 (18,08/z v 19,00/z)
13,03 caso normal in vigore”¹⁵*

¹⁴ Rapporto operativo del capo controllore di Poggio Renatico, atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 122, p. 24865.

¹⁵ Quaderno stazione dell’addetto al computer (*Manual input operator*) del sito di Ferrara del 28 giugno 1980, Atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 122, p.24868.

La stampa di questo tabulato tracce dura ben due ore, indizio quasi certo che la riduzione ha riguardato non una singola traccia ma l'intero scenario aereo visto da Ferrara¹⁶.

Ciò corrisponde appieno a quanto dichiarato dal tenente colonnello Carlo Moneta, comandante del primo SOC (*Sector Operation Center*), che la sera dell'evento viene avvisato via telefono dell'accaduto dal pari grado Ivo Zaramella, capo controllore in servizio al SOC. Moneta ricorda di aver ordinato a Zaramella di far eseguire ampie riduzioni dati ai centri radar di Ferrara, Mortara, Poggio Ballone e Potenza Picena:

“La disposizione era di vedere tutto quello che c’era per aria in quella zona. Cioè non era riferita alla traccia scomparsa. Io ho detto ‘mandatemi la data reduction di quello che il radar ha visto comunque’... Io non ho detto di ‘quella traccia’. Io devo aver detto ‘mandatemi la data reduction di quello’. Perciò tutto quello che i radar hanno visto l’hanno mandato, non solo quella”¹⁷.

Perché il comandante del primo SOC ha richiesto tutta la situazione aerea dei vari radar, se l'evento riguardava un aereo civile, per di più caduto nell'area di competenza del TerzoROC, cioè di un altro comando?

Al Giudice Istruttore che pone la stessa domanda, il tenente colonnello Moneta, risponde in modo incerto e poco convincente:

“Parlando così alla larga dico ‘metti che possa interessare, abbiamo da fornire i dati che possono interessare’. Siccome sapevo che l’aereo mi pare che era partito da Bologna, che domani poteva fare delle ricerche o qualcosa, poteva magari anche – è una mia supposizione ovviamente – poteva anche

¹⁶ Fruncillo Gerardo, verbale esame testimoniale 25 marzo 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 122, da p. 24892.

¹⁷ Moneta Carlo Luigi, trascrizione esame testimoniale 30 novembre 1995, atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 106, da p. 21777.

*interessare di dire chissà cos'ha fatto da Bologna fino alla fine dell'area. E' una mia supposizione*¹⁸.

Diversi validi motivi per spingere il comandante del Settore ad ordinare ai siti dipendenti di stampare e inviare le situazioni aeree emergono, invece, dall'analisi delle registrazioni radar inviate da Poggio Ballone e Potenza Picena al primo SOC. Infatti, la prima analisi del volo del DC9, compiuta dal comando di settore sui dati (tracce sintetiche) inviati in tempo reale dai siti dipendenti sottoposti, rappresentava una situazione contraddittoria, complessa e parziale. In particolare, i dati mostravano:

- una gran “confusione” sulla dorsale appenninica, con più tracce Nato attribuite contemporaneamente al DC9 ITIGI (transponder Iff-Sif 3 = 1136);
- accanto alla traccia del DC9, la sicura presenza di aerei militari italiani e la probabile presenza di velivoli sconosciuti con transponder spento;
- un buco nella rete della difesa aerea tra Nord e Sud, all'altezza di Roma, con la traccia del DC9 ITIGI che, invece d'essere trasmessa ai siti del Terzo SOC, veniva persa;
- la mancanza di registrazioni radar relative alla parte finale del volo del DC9 ITIGI, che - pur rilevate dal sito semiautomatico di Marsala, dipendente dal Terzo SOC - avrebbero dovuto essere inviate al centro radar di Poggio Ballone dipendente dal Primo ROC (*infra* sub Poggio Ballone).

Le riduzioni dati delle situazioni aeree di tutti i siti coinvolti avrebbero aiutato il comando di settore a capire cosa era successo, a

¹⁸ Moneta Carlo Luigi, trascrizione esame testimoniale 30 novembre 1995, atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 106, da p. 21777.

partire dal primo centro che aveva avuto in carico la traccia del DC9, cioè Poggio Renatico.

Il centro radar di Ferrara è un sito semiautomatico della catena Nadge (*Nato Air Defence Ground Environment*) e ha avuto – per l'istruttoria e anche per la Difesa Aerea – un'importanza maggiore di quanto si potrebbe pensare sulla base di una superficiale considerazione della sua collocazione geografica.

I dati radar di Ferrara, registrati sui nastri magnetici di Ferrara, non sono mai arrivati all'A.G.. Però è proprio dal sito di Ferrara che proviene, via computer, una parte consistente dei dati relativi alla traccia del DC9 ITIGI (tracce LE026 e LE157, con codice transponder IFF-SIF 3 uguale a 1136) presente in due documenti, giunti con anni di ritardo all'A.G.: i tabulati tracce dei siti radar semiautomatici di Poggio Ballone (Grosseto) e Potenza Picena (Macerata). E' soprattutto la riduzione dati di Potenza Picena, sulla quale i dati di ogni traccia appaiono registrati con grande frequenza, a fornire quasi uno specchio dei dati sul DC9 ITIGI rilevati e trasmessi dal radar di Ferrara a Potenza Picena, Poggio Ballone e Monte Venda.

Per questo motivo la casella relativa alle registrazioni radar di Ferrara (località Poggio Renatico) è colorata in grigio chiaro, ad indicare che di questo sito abbiamo molte, anche se non tutte, le informazioni radar esistenti.

Le rilevazioni di Ferrara sono inoltre di ottima qualità, poiché provengono dal sito dotato del radar terrestre più avanzato allora in dotazione all'Aeronautica. Ciò viene confermato dal documento sullo stato della difesa aerea italiana, inviato nel novembre 1980 dal centro controspionaggio di Verona alla Prima divisione del Sismi:

“L'unico sito che può essere considerato all'altezza dei tempi è l'11° centro radar Aeronautica militare di Poggio Renatico

*(FE), che dispone di un radar tridimensionale MPR della Thomson Csf, in grado di assicurare la copertura dell'aerea di sua responsabilità*¹⁹.

E' proprio il centro radar di Ferrara ad operare con precisione quando, poco dopo Firenze, si verifica attorno al DC9 ITIGI un ingorgo, cioè un movimento di altre tracce civili e militari collegabile alla presenza di un velivolo sconosciuto accanto al DC9 stesso.

Qualche minuto prima delle 20:30 locali, sugli schermi radar sia della difesa aerea sia del traffico civile appare uno scarto della traccia correlata al DC9, che assume improvvisamente un'alta velocità. Il controllore di Roma Ciampino responsabile di quel settore geografico reagisce con questa comunicazione al DC9 ITIGI (20:26 locali): *“Adesso vedo che sta rientrando, quindi, praticamente, diciamo che è allineato. Mantenga questa prua”*. La risposta del pilota del DC9 esprime stupore: *“Noi non ci siamo mossi, eh?”*. Chi si è mosso allora?

Nello stesso momento (ore 20:27 locali), il tabulato tracce di Potenza Picena mostra che la traccia LE157, relativa al DC9 ITIGI, assume improvvisamente una velocità militare, di oltre mille nodi. Come già spiegato, è il sito di Ferrara a inviare quei dati a Potenza Picena. Ed è sempre Ferrara che, volendo fare chiarezza sull'ingorgo, fa la cosa giusta. Al fine di vedere quanti aerei stiano veramente volando in quel punto, i radaristi di Ferrara prendono di mira col radar di quota la traccia LE157. Il tabulato tracce di Potenza Picena riporta con precisione le operazioni eseguite dal sito di Ferrara. In dieci minuti, dalle 20:28 alle 20:38, la traccia correlata al DC9 ITIGI viene sottoposta a ben 14 interrogazioni di quota.

¹⁹ Vedi relazione “Inconvenienti e lacune dei siti radar della difesa aerea”, Atti Ustica, allegato al verbale testimonianza 11 ottobre 1996 di Felice Genovese, volume 3 testi, fascicolo 141, da p.27694.

Il maresciallo Rosario Attanasi, assistente del capo controllore di Martina Franca, conferma con la sua esperienza che il radar di quota è utile per individuare la presenza di un aereo che si nasconde nell'ombra radar di un altro velivolo:

“Attanasi: se due aerei arrivano, che so, da sotto, uno sovrapposto all'altro, può succedere. Ma un aereo che parte da Bologna e un altro da chissà dove, anche a bassa quota, cerca di salire sopra Collegio peritale: a un certo punto qualcuno li vede Attanasi: il radar di quota lo dovrebbe vedere”²⁰.

Quello che né il maresciallo Attanasi, né il tabulato tracce di Potenza Picena possono riportare è il contesto che ha spinto i radaristi di Ferrara a interrogare la traccia del DC9 ITIGI col radar di quota e il risultato delle interrogazioni radar. Dopo l'ingorgo il DC9 era solo?

A queste domande avrebbero potuto dare una risposta sia la documentazione sia i radaristi in servizio a Ferrara; ma la fonte “Potenza Picena” è stata sottratta alla disponibilità dell'A.G..

Registrazioni foniche.

Sulla base delle considerazioni sopra svolte, le registrazioni radio e telefoniche relative al sito di Ferrara avrebbero potuto fornire lumi sulla natura dell'ingorgo in cui si viene coinvolto il DC9 ITIGI dopo Firenze e sull'incontro ravvicinato con velivoli militari, tra i quali è stata accertata la presenza di almeno un caccia italiano (un TF104 di Grosseto).

Manipolazione rapporto capo controllore.

²⁰ Attanasi Rosario, trascrizione testimonianza 31 gennaio 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 116, da p.23692.

La pubblica accusa rileva, nella requisitoria (punto 1), che il registro del capo controllore di Ferrara del giorno dell'evento presenta una pagina strappata, relativa ad annotazioni precedenti le ore 21:40 locali.

Si può aggiungere che eventuali note - relative all'interessamento del sito alla traccia del DC9 ITIGI (LE157) e ad altre tracce militari - avrebbero dovuto essere compilate in tempo reale, quando la traccia era tenuta sotto controllo dal radar di Ferrara, quindi proprio nel periodo precedente le 21:40 locali.

Invece delle informazioni contenute nel foglio strappato, è stata fornita all'autorità giudiziaria solo una sconcertante versione da parte di Salvatore Ardolino, capitano capo controllore in servizio la sera dell'evento a Ferrara:

“Pur leggendo la trascrizione che ho effettuato nel registro, non ricordo nulla di quell'incidente né quello che ho fatto o disposto ai miei subordinati quella sera. Il foglio strappato credo di attribuirlo al fatto che erano state trascritte frasi sbagliate o incomprensibili o qualche scarabocchio”²¹.

3.3 Poggio Ballone

Il centro radar semiautomatico di Poggio Ballone ha seguito il volo del DC9 ITIGI da dieci minuti dopo il decollo da Bologna fino a poco prima di Roma. Secondo le procedure di scambio tracce della rete Nadge, il sito toscano avrebbe dovuto ricevere via link da Ferrara la traccia Nato correlata al DC9 ITIGI e poi portarla avanti, sempre con lo stesso nominativo, fino all'area di scambio dati col sito manuale di Licola e semiautomatico di Marsala.

²¹ Salvatore Ardolino, verbale testimonianza 25 marzo 1996, atti Ustica, volume 3 testi, fascicolo 122, da p.24880.

Nella realtà, il centro radar di Poggio Ballone registra per circa un quarto d'ora, dalle 20:17 alle 20:30 locali, due diverse tracce Nato con transponder civile 1136, cioè quello usato dal DC9 ITIGI.

La prima di queste tracce - LE157 - è ricevuta via computer da Ferrara. La seconda - LG461 - è ricevuta dal sito di Mortara.

Alle 20:30 il tabulato tracce di Poggio Ballone mostra un buco di quattro minuti di registrazione. Alle 20:34, la traccia LE157 non compare più. La LG461 viene invece vista direttamente dal radar di Poggio Ballone per altri quattro minuti, nei quali è associata stabilmente al transponder civile 1136 del DC9 ITIGI. In buona sostanza, Poggio Ballone alla fine cancella la traccia Nato LE157, assegnata al DC9 ITIGI da Ferrara, e correla il DC9 ITIGI con la traccia Nato LG461, probabilmente relativa a un altro aereo.

L'ingorgo tra Firenze e Siena.

La sostituzione delle tracce del Dc 9, operata da Poggio Ballone, deriva in gran parte dall'ingorgo aereo avvenuto poco dopo Firenze. Nell'ingorgo, alla cui analisi la requisitoria della pubblica accusa dedica ampio spazio, vengono certamente coinvolti:

- il DC9 Itavia, volo IH870 Bologna-Palermo, SIF3 = 1136;
- il Fokker 28 , volo IH779 Bergamo-Roma, SIF3 = 1133;
- uno o due caccia d'addestramento TF104G di Grosseto che ritornavano da una missione su Verona Villafranca, SIF3 = 4200 e 5400;
- un aereo non identificato, quasi certamente militare, proveniente da nord, cioè dall'area di Mortara, SIF3 = 1000.

Verso le 20:30 locali, questi aerei vengono per alcuni minuti a trovarsi molto vicini tra loro, confondendo i meccanismi di identificazione automatica delle tracce del sistema del traffico civile e

della rete della Difesa Aerea. Gli operatori di Roma-controllo devono poi intervenire per distanziare i velivoli civili e allontanare i velivoli militari, come risulta dalle comunicazioni di Roma Ciampino dirette, via radio, agli aerei civili e, via telefono, alla torre di Grosseto, responsabile dei velivoli militari.

Nei radar del controllo del traffico civile, l'ingorgo produce l'effetto di attribuire i codici SIF3 di un velivolo alla posizione di un velivolo vicino.

Nei radar semiautomatici della Difesa Aerea la confusione è ancora maggiore. Le tracce non sono automaticamente associate ai codici transponder dei velivoli. Quindi, nel caso di aerei che si incrociano, esiste sempre la possibilità che il sistema confonda due aerei. E' proprio in questi casi che deve intervenire l'operatore, per verificare e eventualmente correggere l'errore.

Nella situazione particolare, l'aereo non identificato e il Fokker 28 sono riportati con un unico nominativo di traccia Nato: la LG461 proveniente dall'area di Mortara. Il DC9 ITIGI risulta a sua volta correlato a due tracce Nato: LG461 e LE157. La missione 433 di Grosseto²², consistente in uno o due TF104G, viene correlata alla traccia AA464-LL464.

²² Vedi la trascrizione della bobina 7 di Ciampino, dove si parla più volte di un velivolo dell'Aeronautica militare italiana di Grosseto, indicato nelle telefonate come "Missione 433" o "M433". Secondo le telefonate, la missione 433, la sera del 27 giugno 1980, dovrebbe partire da Grosseto, effettuare un attacco simulato sull'aeroporto di Verona Villafranca (senza atterravi), e rientrare a Grosseto. Verso le sette e dieci di sera, ora locale, il primo settore della difesa aerea (PrimoROC) di Monte Venda comunica al Centro controllo di Roma Ciampino che un radiofaro (il Tacan) di Villafranca è in avaria e che, perciò, la missione M433 deve usare il radiofaro di Ghedi come punto di riferimento per arrivare su Villafranca. Alle sette e venti, la nuova rotta è concordata tra Monte Venda e Grosseto, grazie al coordinamento fatto da Roma Controllo. Roma dice a Monte Venda che il volo M433 "vuole andare a fare la penetrazione comunque a Villafranca" ed è "autorizzato al raid Grosseto-Grosseto, via Firenze, Bologna, Pai 2 Ghedi, e con penetrazione a Villafranca... e poi fa la riattaccata". "Te lo do a 260 livellato", conclude Roma Controllo, intendendo dire che porterà la missione 433 sul confine con l'area

Per cercare di mettere ordine nella confusione creata dall'ingorgo, un radarista di Poggio Ballone crea su un plot grezzo una nuova traccia, a cui attribuisce il numero della missione di Grosseto: AA433.

La domanda è, a questo punto, ovvia: c'è un aereo che, a transponder spento, ha utilizzato l'ingorgo per infilarsi sotto il DC9 ITIGI?

La requisitoria dedica ampio spazio all'analisi dell'ingorgo²³, con molte considerazioni critiche e valutazioni bilanciate, che però – come in altre parti – si traducono in una conclusione che fa torto alle argomentazioni sviluppate.

La pubblica accusa riprende sul punto l'analisi svolta dai periti d'ufficio, che deducono i comportamenti del radarista di Poggio Ballone a partire dai dati del tabulato tracce. I periti d'ufficio ipotizzano in particolare che l'operatore, scomparsa dallo schermo la traccia AA464-LL464 relativa al caccia di Grosseto, abbia posizionato il cursore su un plot grezzo ed abbia inizializzato manualmente una nuova traccia. Questa ipotesi è tanto più fondata – può aggiungersi – in quanto l'operatore assegna alla nuova traccia proprio il numero della missione che stava rientrando a Grosseto, cioè 433. Il sistema, poi correla la traccia AA433 prima con un plot di un aereo militare (sif1=00) e subito dopo con plot del DC9 ITIGI (SIF3=1136). Da questa seconda correlazione tra due velivoli sicuramente diversi il sistema

seguita da Monte Venda ad una quota stabilizzata di 26mila piedi. Alle sette e tre quarti, Monte Venda conferma che ha sotto controllo il volo M433, che sta a quota 260 ed a pochi minuti da Firenze. Alle otto e due minuti, Monte Venda informa Roma controllo che l'aereo sta rientrando dalla missione, passerà su Firenze e poi si dirigerà direttamente a Grosseto. Alle otto e un quarto, Monte Venda comunica che il volo M433 sarà su Firenze verso le otto e ventiquattro ed a quota 270. "C'è qualcosa che non mi quadra, cos'è che non mi quadra?", dice il controllore di Roma, prima di dare l'assenso a che il volo passi direttamente in contatto con Grosseto.

²³ Requisitoria della pubblica accusa, pp.309-310 e 321-326.

ricava per la traccia AA433 una velocità di oltre duemila chilometri l'ora. Poi l'operatore si accorge di avere due tracce con lo stesso SIF3 = 1136 e correla manualmente l'AA433 alla LE157, cancellando la prima.

A questo punto, i pubblici ministeri, pur ricordando che si tratta d'ipotesi, aggiungono una loro "considerazione logica", che dovrebbe contrastare l'ipotesi della presenza di un aereo non identificato nell'ingorgo:

"Qualora, infatti, si attribuisse la traccia a un velivolo reale, che volava privo di trasponder, i dati cinematici porterebbero a individuare una velocità media superiore ai 2.000 km orari, che appare non compatibile con l'improvvisa decelerazione che avrebbe dovuto subire per nascondersi nella scia del DC9"²⁴.

La considerazione si fonda però su un presupposto sbagliato: la traccia AA433 assume una velocità non compatibile con un'operazione di nascondimento sotto il DC9, perché il sistema radar associa automaticamente alla traccia i plot di due diversi velivoli (uno col sif1 = 00 e l'altro con SIF3 =1136) di cui il secondo è con ogni probabilità il DC9 ITIGI. E' quindi errato formulare un'ipotesi su tempi e modi dell'inserimento di un eventuale intruso sulla scia del DC9 (per poi negarla) sulla base di un dato che sicuramente deriva dalla correlazione delle posizioni di due diversi velivoli reali.

La pubblica accusa evidenzia allora giustamente altri indizi sulla possibile presenza di un aereo non identificato nell'ingorgo.

- *"Almeno un plot di solo primario, non riconducibile agli aerei noti, fu visto dal radar Marconi, sia pure con un solo estrattore"²⁵, anzi "si evidenzia che un ritorno di solo*

²⁴ Ibidem, p.323.

²⁵ Ibidem, p.324.

primario viene visto sia dal radar Marconi che dal Selenia"²⁶.

- La traccia LG461 rappresenta due diversi velivoli, distinguibili attraverso il diverso numero di entry (la locazione di memoria del computer che raccoglie tutti i dati relativi a una traccia). La LG461 entry 61 mostra un SIF3 = 1000, cioè un codice (ultime due cifre uguali a 00) *“di regola assegnato a voli militari”*²⁷ e –si può aggiungere – diverso dai codici SIF3 usati dai caccia di Grosseto. Le prime due cifre pari a 10, precisa la requisitoria, *“corrispondono ai controlli di volo di altre nazioni”*²⁸.
- Sempre sul possibile aereo militare LG461 entry 61, la pubblica accusa ricorda che è fallito il tentativo del collegio peritale di correlare la traccia ad altri aerei sicuramente identificati, in particolare al volo del Fokker 28 Itavia Bergamo-Roma. E i pubblici ministeri notano anche che le affermazioni del perito di parte imputata Giubbolini (codice SIF3 =1000 utilizzato dal controllo di Milano anche per velivoli civili) *“non appaiono adeguatamente supportate”*²⁹.
- Di conseguenza la pubblica accusa afferma che le argomentazioni di Giubbolini *“non escludono definitivamente la possibilità di inserimento nella scia dell'aereo civile, in un momento successivo alla scomparsa*

²⁶ Ibidem, p.325.

²⁷ Ibidem, p.324.

²⁸ Idem.

²⁹ Idem.

dell'LG461 dagli schermi radar e durante il tempo in cui non sono disponibili le registrazioni dei radar militari"³⁰.

Arrivando alle conclusioni sul punto, peraltro, la pubblica accusa forza in chiave negativa le considerazioni svolte (fondate, come visto, su un presupposto erroneo).

In primo luogo afferma che l'ipotesi di un aereo che si inserisce sotto il DC9 *"deve essere considerata molto improbabile"*³¹ perché l'eventuale aereo intruso non avrebbe potuto fare da solo l'operazione di inserimento e avrebbe abbisognato di una guida radar. Sulla guida radar i pubblici ministeri aggiungono:

*"È vero che sono risultati in volo, in zone che avrebbero potuto garantire una copertura, aerei del tipo Awacs. Non vi è però il benché minimo elemento che possa far ritenere che vi sia una correlazione tra detti aerei, appartenenti a Paesi amici, e l'inserimento dell'aereo nella rotta del DC9"*³². Per dedurre che: *"l'esame dei dati provenienti dai radar militari non forniscono una conferma dell'esistenza di un aereo nella scia del DC9 o del suo inserimento in una fase del volo dell'aereo civile"*³³.

Una conclusione che da un lato lascia fuori l'aereo militare non identificato (SIF3 = 1000) arrivato fino all'ingorgo. Scompare senza spiegazione, come scrivono i periti d'ufficio:

*"La traccia si interrompe nell'area in cui confluiscono i quattro velivoli identificati nello scenario e non è possibile determinarne la destinazione finale"*³⁴.

D'altro lato i p.m. mancano di trarre le dovute conseguenze in ordine alla compatibilità dello scenario rispetto all'ipotizzato inserimento del velivolo intruso.

Sarebbe stata, pertanto, più aderente ai dati probatori concludere che:

³⁰ Ibidem, p.326.

³¹ Idem.

³² Idem.

³³ Idem.

³⁴ Ibidem, p.325.

- l'analisi dei dati radar militari, pur privo dei dati fondamentali conseguenti al buco nelle registrazioni di Poggio Ballone, mostra plurimi indizi di un inserimento di un aereo non identificato (intruso) sulla scia del DC9;
- l'aereo intruso dovrebbe provenire dall'estero, come indica il codice transponder civile utilizzato;
- la manovra di inserimento nell'ombra radar del DC9 ITIGI da parte dell'aereo intruso sarebbe stata agevolata dalla guida da parte di un radar basato a terra o in volo;
- salvo il caso di comunicazioni digitali via link, la guida radar all'inserimento dell'intruso sotto il DC9 ITIGI sarebbe dovuta avvenire via radio; la verifica di tale ipotesi è stata inibita dalla mancanza delle registrazioni foniche del centro radar della difesa aerea di Poggio Ballone e dell'aereo radar americano (E3A Sentry) certamente in volo nei pressi;
- i dati radar militari fanno ritenere probabile la presenza di un aereo intruso nei pressi del DC9 ITIGI e comunque rivelano con certezza che, nell'immediatezza, quanto accadeva attorno al DC9 ITIGI è stato oggetto di particolare e intensa attenzione sia da parte dagli operatori di Poggio Renatico che da parte di quelli di Poggio Ballone;
- l'effettuazione – da parte degli operatori di Ferrara – di ben quattordici richieste di quota relative alla traccia del DC9 ITIGI (LE157) Poggio Ballone alla traccia del DC9 ITIGI sembra anche indicare un sospetto immediato da parte degli operatori di quel radar della presenza di un eventuale intruso nelle immediate vicinanze del volo civile.

Risultati dell'indagine sulla documentazione.

I Pubblici Ministeri descrivono nei seguenti termini la documentazione mancante del sito di Poggio Ballone:

“D) Poggio Ballone: mancano i nastri delle registrazioni radar nonche' delle telefonate tbt; eppure dal capoverso della nota di trasmissione da Poggio Ballone all'Itav del 14.07.80 e dalla nota di trasmissione di Trapani Birgi all'Itav del 21.07.80 (dal cui combinato disposto emerge che le registrazioni radar di Poggio Ballone furono inviate da Poggio Ballone a Trapani e poi da Trapani all'Itav) nonche' dalle deposizioni dei piloti di Grosseto Gon e Maresio (G.I. 26.03.92 e confronto 07.07.95; Gon G.I. 22 gennaio 1993 e confronto 07.07.95 che evidenziano che fu loro consegnato a Grosseto da Poggio Ballone un plico contenente dei nastri con tanto di custodia metallica da consegnare a Trapani) risulta che gia' il 13.07.80 furono trasportate in aereo da Grosseto a Trapani i nastri dei radar, che pochi giorni dopo proseguirono per l'Itav ove peraltro (vedi anche sub posizione imputato Fiorito de Falco) non furono mai rinvenuti.

E' si vero che l'allora capo dell'ufficio operazioni di Poggio Ballone, Pongiluppi, sentito più volte quale teste dal g.i. (cfr. In particolare 03.10.95 e 08.11.95) nega di aver inviato a Trapani i nastri radar sostenendo di aver inviato soltanto la riduzione dati; ma le dichiarazioni del Pongiluppi non appaiono credibili apparendo singolare che egli abbia interpretato in modo così restrittivo gli ordini impartiti dal comando del 1° R.o.c. e risultando comunque che i due nastri usati per la registrazione di quella notte (n. 60 e 61 - vedi registro m.i.o.) non sarebbero stati subito riutilizzati scaduti i trenta giorni, così come sarebbe stato dichiarato telefonicamente dal Pongiluppi al Fiorito de falco il 13.01.80 (a seguito però di reiterati solleciti al Fiorito de Falco del perito, nominato dal p.m. di Palermo, La Franca, che chiedeva dove fossero finiti i nastri radar di Poggio Ballone) ma sarebbero stati utilizzati solo il 22.08.80 dopo essere stati, per ammissione dello stesso Pongiluppi (pagg. 27 e segg. trascrizione interrogatori 08.11.95) messi "da parte" per un periodo ben più lungo dei trenta giorni previsti per l'ordinario "riciclaggio" dei nastri medesimi.

Per non parlare del fatto che da contatti telefonici del luglio 1990 tra il Fiorito de Falco e il generale Pugliese (vedi infra sub posizioni imputati Pugliese e Fiorito de Falco) detti nastri avrebbero dovuto trovarsi ancora all'ITAV.

Nelle quattro copie di riduzione dati relativi ai plottaggi che ci sono pervenute (una delle quali, quella rinvenuta allo SMA, parzialmente diversa) si rinviene un "buco" tra le ore 18,31 e 18,33/z.

Undici allegati relativi a documentazione del sito furono trasmessi all'ITAV da Poggio Ballone il 14.07.80 e da detta ITAV formalmente ricevuti in data 15.07.80 (vedi anche appunti agenda sequestrata a Fiorito de Falco) ma non risultarono inoltrati dall'ITAV all'A.G. assieme al materiale degli altri siti"³⁵.

Registrazioni radar.

Del sito di Poggio Ballone sono pervenute solo due trascrizioni dei tabulati tracce, ma non il nastro magnetico che le ha prodotte. La questione del contenitore dell'informazione (nastro o tabulato ricavato dal nastro) sarebbe di poca rilevanza se il tabulato tracce avesse contenuto tutte le informazioni relative al volo del DC9 ITIGI.

Invece le riduzioni dati di Poggio Ballone contengono un buco di quattro o due minuti verso le 20:30 della sera dell'evento, proprio in coincidenza con l'affiancamento al DC9 ITIGI di altri aerei, tra i quali uno o due caccia F104 di Grosseto.

Di qui l'importanza, a fini d'indagine, della fonte originaria, cioè del nastro. Quel nastro magnetico, poi scomparso tra l'aeroporto di Trapani Birgi e l'ITAV di Roma, era stato portato in aereo una domenica di luglio da Grosseto a Trapani. A portarlo, erano stati il comandante in seconda dell'aeroporto di Grosseto e il capo ufficio operazioni, i tenenti colonnelli Luigi Maresio e Alessandro Gon³⁶. Quest'ultimo, nella testimonianza del 26 marzo 1992, ricorda:

"Il plico era chiuso, ma poteva notarsi che conteneva una sorta di 'pizza' metallica di forma circolare, come quella per le pellicole cinematografiche".

³⁵ Requisitoria della pubblica accusa, pp.471-472.

³⁶ Vedi requisitoria della pubblica accusa pp.471-472.

Maresio, nella testimonianza del 26 marzo 1992, rammenta:

“Qualche giorno dopo il disastro di Ustica - da due a dieci giorni - ricevetti l'incarico di portare un plico a Trapani. Venni a sapere che si trattava dei nastri di Poggio Ballone, perché mi fu detto che era urgente portarlo a Trapani, in quanto erano attesi dal procuratore che seguiva le indagini sull'incidente di Ustica. Costatai che effettivamente si trattava di nastri, perché attraverso l'involucro si intuiva che il contenuto era una scatola metallica di forma circolare. Si doveva fare un volo "fine", cioè diretto e delicato per il contenuto e la distanza. Fummo quindi prescelti due piloti anziani: io e l'allora ten. Col. Gon (...) L'incarico ci fu dato dall'allora comandante di stormo”.

Non vi è quindi dubbio che il nastro di Poggio Ballone è stato, nell'immediatezza, reputato di rilevante importanza e, come tale, sia stato custodito, conservato e trasportato; fino al momento in cui è stato fatto sparire, proprio a ragione della sua notevole rilevanza. La decisione di sottrarre definitivamente il nastro radar di Poggio Ballone va necessariamente ricondotta alle stesse persone che, dai vertici dell'Aeronautica Militare, eliminavano qualsiasi riferimento alla fonte “Poggio Ballone” da ogni documentazione fornita all'A.G. relativa all'evento.

A parere di questa parte civile, sono proprio gli incontri ravvicinati avuti dal DC9 ITIGI poco dopo Firenze con aerei militari – sul cui numero e nazionalità non è stata fatta completa chiarezza – ad aver motivato l'eliminazione dell'intera “fonte” Poggio Ballone.

Fin dal giorno successivo l'evento, il centro radar di Poggio Ballone, nonostante avesse effettuato in mattinata la riduzione dei dati radar relativi al DC9 ITIGI, scompare dall'inchiesta. Poggio Ballone non viene neanche citato nel telex inviato la sera del 28 giugno dal terzo centro operativo regionale (ROC-SOC) di Martina Franca al centro operativo di pace (Cop) e al Centro operativo protetto (Cosma) dello stato maggiore Aeronautica.

Si arriva così al paradosso di descrivere una storia di volo del DC9 ITIGI monca, che compie un “salto” dal primo radar della Difesa Aerea che aveva avvistato il DC9 dopo il decollo da Bologna (Poggio Renatico) agli ultimi due radar che l’avevano seguito sul Tirreno fino alla sua caduta (Licola e Marsala), tralasciando quelli intermedi. Dall’Emilia alla Campania e alla Sicilia, saltando a piè pari Toscana e Lazio, cioè i siti di Poggio Ballone e Ciampino.

L’occultamento della fonte Poggio Ballone continua nel noto documento emanato dallo stato maggiore Aeronautica (SMA) nel dicembre 1980, in cui il vertice dell’Arma indica allo Stato Maggiore Difesa (SMD) e al Gabinetto del Ministro della Difesa la linea a cui attenersi sull’argomento nei rapporti con i media. Relativamente ai tracciati radar, il documento cita come fonti contrarie alla presenza di altri aerei militari vicino al DC9 i dati dei centri radar della difesa aerea di Licola, Marsala e Siracusa, mentre tace sui dati radar di Poggio Ballone e Ciampino.

Tale documento, elaborato in prima stesura dal generale Corrado Melillo (capo del terzo reparto operazioni dello SMA), viene rielaborato e firmato dal generale Franco Ferri (sottocapo SMA)³⁷. Una copia di questo documento, priva dell’esplicita richiesta di allineamento indirizzata a STAMADIFESA, viene firmata e consegnata dal generale Zeno Tascio al pubblico ministero Giorgio Santacroce.

L’intento degli autori del documento va individuato nel proposito di indirizzare il governo, l’opinione pubblica³⁸ e l’indagine

³⁷ Vedi la trascrizione dell’interrogatorio di Corrado Melillo del 28 maggio 1992. Nel leggere la minuta del documento, Melillo dichiara: “Io noto una cosa qui. Vede, minuta e la effe del sottocapo, il che vuol dire che la minuta è stata siglata dal sottocapo. In genere la minuta è siglata da chi la compila”.

³⁸ Vedi la trascrizione dell’interrogatorio di Zeno Tascio del 6 marzo 1997. Tascio: “La lettera che ha firmato il sottocapo di stato maggiore è andata anche al gabinetto del ministro. Quindi il gabinetto del ministro, se avesse voluto, l’avrebbe fatto. Gli è stato detto al generale De Paolis [Mario De Paolis, gen. squadra, capo gabinetto di

giudiziaria su percorsi che tralascino l'analisi dei centri di Poggio Ballone e di Ciampino. Un'operazione di sviamento che ha avuto un indubbio successo, considerato che l'acquisizione dei materiali di Poggio Ballone (nella parte in cui è stata possibile) è avvenuta da parte dell'A.G. con ben nove anni di ritardo.

Il danno per l'indagine è stato grave. Basti pensare alle informazioni sull'ingorgo di Firenze che avrebbero potuto dare i piloti Nutarelli e Naldini, autori di una missione terminata un quarto d'ora prima dell'evento, come si ricava dal registro dei voli del XX Gruppo dell'Aeroporto di Grosseto, ma mai esaminati in quanto rimasti vittime del noto incidente di Ramstein nel 1988.

I tabulati tracce di Poggio Ballone contengono quasi tutte le informazioni presenti sulla bobina magnetica; la parte mancante riguarda però informazioni su un aspetto cruciale del volo del DC9 ITIGI.

Registrazioni foniche.

Le registrazioni foniche di Poggio Ballone non sono mai arrivate all'A.G.. Il tenente colonnello Zaramella, capo controllore del primo SOC di Monte Venda, ricorda in modo convinto di aver parlato nell'immediatezza con Poggio Ballone. Alcune comunicazioni di Poggio Ballone - presenti nelle bobine di Ciampino e Marsala - ne costituiscono solida conferma.

Zaramella ha così ricordato come coinvolse Poggio Ballone:

“Mi sono rivolto a Poggio Ballone, al responsabile di sala operativa che mi ha risposto dopo aver effettuato le verifiche (...)

Lelio Lagorio, ndr] 'Vedi se...'. Ma il ministro non ha mai voluto fare un commento su questo”.

Ricordo soltanto di aver chiesto a Poggio Ballone la posizione e l'ultimo avvistamento del velivolo (...)"³⁹.

A Poggio Ballone, proprio come a Ferrara, viene richiesta una veloce indagine. Il capitano Gari, capo controllore di Poggio Ballone, la esegue dividendo i compiti fra il personale. Ecco la sequenza cronologica delle telefonate fatte da Poggio Ballone per conto del primo settore:

21:31 ROMA-ACC/POBAL-CIRINA.

POBAL "Scusate, volevo sapere qualche cosa in merito all'India Hotel ottosettanta, sta con voi?".

ACC "Ma voi sapete qualche cosa?".

POBAL "No. Mi hanno chiesto se mi era arrivato il piano di volo, ma io non trovo niente".

ACC "Eh, l'Itavia è passato di qui. Era diretto a Palermo. Però stiamo facendo ricerche. Ancora nulla sappiamo. Questo qui doveva essere prossimo a Palermo, hai capito?".

POBAL "Ho capito. Vabbe"⁴⁰

21:45 ROMA-ACC/POBAL. IH870.

POBAL "Noi abbiamo avuto l'India Hotel ottosettanta da Bologna a Palermo. Doveva atterrare alle diciannove e tredici. Vorrei sapere se durante il volo vi ha chiamato".

ACC "Sì ci ha chiamato. E' stato in contatto con noi. Abbiamo perso il contatto intorno all'Ambra tredici Alfa. L'ultimo riporto è stato sull'Ambra tredici Alfa"⁴¹

21:50 MARSA-SARDU/POBAL-GARI.

MARSA "Sala .. operativa!".

POGGIO "Ah so' il capitano Cari [GARI], buonasera, chi è il capo controllore?".

MARSA "Ballini!".

POGGIO "Me lo passi per cortesia?".

MARSA "Aspetti un po'..".

³⁹ Zaramella Ivo, verbale esame testimoniale 13 febbraio 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fascicolo 119, da p. 24242.

⁴⁰ RegISTRAZIONI foniche Ciampino, bobina 6, ore 19:31 zulu.

⁴¹ RegISTRAZIONI foniche Ciampino, bobina 6, ore 19:45 zulu.

POGGIO "Ma dev'esse' urgente, 'na cosa urgente".
MARSA "(C'è il capitano Cari al ventunesimo [SOC]... [Cari]... qua al ventunesimo (Forti rumori) parlaci tu ..inc..) Pronto?".
POGGIO "Pronto!".
MARSA "E dunque il capitano Ballini attualmente sta impegnato lì con la ronda..".
POGGIO "Con chi?".
MARSA "Con la ronda è impegnato, quindi dice.. che fra poco le telefona lui".
POGGIO "Chi parla?".
MARSA "Eh?".
POGGIO "Chi sei?".
MARSA "Va bene!".
POGGIO "Chi sei?".
MARSA "Io?".
POGGIO "Sì!".
MARSA "Sardegnolo".
POGGIO "Chi sei?".
MARSA "Sardu!".
POGGIO "Ah ciao, senti Sardo..".
MARSA "Sì!".
POGGIO "Allora me devi fa' 'na cortesia urgente, dovresti telefonare con la diretta.. alla torre di Punta Raisi!".
MARSA "Io devo telefonare urgente a Punta Raisi?".
POGGIO "Sì e devi chiedere se è atterrato oppure se si è alzato qualcosa del.. dell'Hotel..".
MARSA "Dell'Itavia?".
POGGIO "Eh dell'Itavia.. sì..".
MARSA "E ancora non sanno niente a Palermo!".
POGGIO "Niente di niente?".
MARSA "Niente di niente!".
POGGIO "Ho capito, senti Sardo...".
MARSA "Sicuramente è sceso!".
POGGIO "Se sapete qualcosa mi telefoni qui su questa linea".
MARSA "Sì, sì.. va bene!".
POGGIO "Ciao!"⁴²

21:52 ACC-GRASSELLI/POBAL-DE GIUSEPPE.

POBAL "Mi interessa sapere, anzi non a me ma al settore, al primo, quando l'India Hotel ottocentosettanta ha chiamato e l'ora esatta in cui avete perso il contatto".

⁴² Registrazioni foniche Marsala, canale 15, ore 19:50 zulu.

ACC "Sono notizie che in questo momento non ti posso dare tutte quante, perché finché è stato sotto controllo radar era in contatto radio. Poi ha perso..., cioè non c'è stato più il contatto radio".

[Poi arriva il supervisore]

GRAS "Sono Grasselli".

GIU "De Giuseppe. Interessava sapere a quelli di sopra se e quando l'India Hotel ha chiamato e quando l'avete perso di contatto radar".

GRAS "Il contatto radar l'abbiamo tenuto fino a Ponza e qualcosa in più. L'ultimo contatto è stato Ambra tredici Alfa ai cinquantasei. Ha detto 'Stimo Punta Raisi ai tredici'. Quindi in pratica l'ultimo contatto è alle diciotto e cinquantasei".

GIU "Cioè, dopo che ha chiamato non l'avete più visto?".

GRAS "Noi sul radar l'abbiamo intravisto fino alla posizione Condor all'incirca. Poi dopo la nostra copertura non esiste più, lo sai. Quindi non abbiamo saputo più niente, né l'hanno visto i radar di Marsala, di Catania, di Siracusa".

GIU "Pare che nessuno sappia un cazzo di questo coso qui. Comunque io riporto questa faccenda a quelli di sopra. Io gli dico che voi l'avete visto sul radar".

GRAS "Noi l'ultimo contatto l'abbiamo avuto ai cinquantasei. Contatto diciamo audio. Contatto visivo un po' più in là, ma non tanto più in là".

GIU "Comunque, quando vi ha chiamato questo non risulta da nessuna parte. Non c'è un... "

GRAS "No, no".⁴³

21:56 PALE/POBAL.

POBAL "Pronto, è Punta Raisi, la torre?".

PALE "Sì, Punta Raisi, è la torre, avanti".

POBAL "Guardate qui è il ventunesimo centro radar, vorremmo sapere di quell'Itavia".

PALE "Guardi, fino ad adesso non abbiamo nessun'altra comunicazione, nessun contatto, stiamo facendo delle frequenti chiamate su tutte le frequenze, ma non riceviamo risposta".

POBAL "A che ora doveva atterrare lì?".

PALE "Stimava il Campo alle.. alle 19,13 Zulu".

POBAL "Va bene, ciao"⁴⁴.

⁴³ RegISTRAZIONI foniche Ciampino, bobina 6, ore 19:52 zulu.

Il maresciallo De Giuseppe sa che le informazioni fornite da Ciampino sono importanti per svolgere l'indagine e poter riferire al Primo settore; perciò le appunta scrupolosamente sul retro del foglio relativo all'attività volativa di quel giorno⁴⁵.

L'indagine di Poggio Ballone, oltre che sulle informazioni richieste ad altri enti, si basa con ogni probabilità anche sulla riduzione dei dati radar presenti sul proprio computer. Infatti, in mancanza di documenti sul piano di volo dell'aereo (si veda la telefonata delle 21:31), è solo la riduzione dati (basata sul codice SIF3 1136) che può dare a Poggio Ballone la certezza di aver avuto sotto controllo il DC9 ITIGI. E tale certezza viene espressa nettamente da parte del sito toscano nella telefonata delle 21:45 con Ciampino.

Nella documentazione del sito toscano, le due annotazioni relative a riduzione dati riguardano la giornata successiva all'evento. Secondo il registro del capo controllore, una riduzione dati sarebbe stata effettuata alle 7 locali del 28 giugno in relazione alla traccia LE157⁴⁶. Secondo il rapporto dell'addetto al computer, una riduzione dati lunga due ore – sempre relativa alla traccia LE157 – sarebbe stata eseguita all'ora di pranzo del 28 giugno⁴⁷. L'addetto ai computer, Luigi Miracco, ha affermato più volte – anche in sede di confronto – di aver effettuato una riduzione dati verso la mezzanotte del 27 giugno, cioè prima di quanto riportato sul rapporto del capo controllore⁴⁸. Inoltre, come dichiarato dal sergente maggiore Donato

⁴⁴ Registre foniche Palermo, CANALE 16, ore 19:56 zulu

⁴⁵ De Giuseppe Antonio, verbale sommarie informazioni testimoniali 25 luglio 1994, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 81, p.17841.

⁴⁶ Rapporto operativo del capo controllore di Poggio Ballone, 27 giugno 1980, turno delta, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 102, p.20961

⁴⁷ Quaderno di stazione del Manual Input Operator di Poggio Ballone, 28 giugno 1980, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc.122, pag.24868.

⁴⁸ Miracco Luigi, verbale testimonianza 19 ottobre 1995, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 102, da p.20965; verbale testimonianza 13 febbraio 1996, atti Ustica, vol. 3

Cozzolino - assistente del capo sorveglianza - il rapporto del capo controllore

“risulta incompleto, considerata l’attività espletata in merito alla segnalata scomparsa della traccia del DC9”⁴⁹.

Nel corso dell’istruttoria a Poggio Ballone è stato trovato un appunto manoscritto relativo alle posizioni assunte nel tempo dalla traccia LE157; diversi radaristi sono stati invitati ad eseguire un plottaggio su carta. Il guida caccia Antonio De Giuseppe e il capo sorveglianza Antonio Lauretani, alla fine del lavoro hanno dichiarato:

“De Giuseppe: in relazione al tracciato della LE157 così come appare nel foglio manoscritto, devo dire che non può assolutamente trattarsi di un velivolo civile, potrebbe solo trattarsi di un velivolo militare supersonico.

Lauretani: in effetti potrebbe trattarsi di un velivolo militare che compie una manovra denominata virata sfocata, che consiste nell’impennarsi verso l’alto per poi picchiare in direzione opposta”⁵⁰.

Lauretani, nel corso di un confronto, ha spiegato la strada seguita dal sito per arrivare alla traccia del DC9 ITIGI:

“Quando ci arriva una richiesta di fare una riduzione dati... la regola generale è quella di farla in generale nel periodo di tempo, perché una traccia diciamo può cambiare diversi Nato Track Number, però se mantiene per esempio un codice di modo 3 costante... anche se cambia il numero di traccia, però il velivolo è quello”⁵¹.

L’osservazione di Lauretani è ineccepibile: per fare la storia del volo di un aereo di linea con transponder acceso, il modo più semplice e sicuro è quello basato sul codice SIF3 dell’aereo. Risulta, peraltro, farraginoso che, in un sistema computerizzato, si proceda a stampare prima un’ingente quantità indistinta di dati e poi si vada

testi, fasc. 119, da p.24245; Miracco e altri, verbali confronti del 16 e 17 aprile 1996.

⁴⁹ Cozzolino Donato, verbale sommarie informazioni testimoniali 1 dicembre 1992, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 50, p.11280.

⁵⁰ Lauretani Antonio, De Giuseppe, verbale confronto 12 febbraio 1996, atti Usticavol.3 testi, fasc. 118, da p.24204.

con la lente di ingrandimento a cercare, nella montagna di dati, il codice SIF3 del DC9 ITIGI sull'apposita colonna del tabulato tracce, per verificare tutti i nominativi Nato che tale codice ha assunto nel tempo.

Con ogni probabilità, c'è un mezzo per arrivare molto più velocemente all'obiettivo. Infatti, tutte le colonne del tabulato tracce non sono altro che campi di una banca dati. I programmi di stampa relativi alle banche dati prevedono di norma la possibilità di selezionare le informazioni da stampare, grazie alla specifica del contenuto di ognuno dei campi esistenti. E' accertato che il programma di riduzione dati, debitamente impostato dall'operatore, poteva estrarre e stampare solo le informazioni relative a una determinata traccia Nato. Lo stesso identico programma, applicato al campo SIF3 invece che al campo del nominativo Nato, avrebbe permesso di estrarre e stampare solamente i dati relativi al transponder del DC9 ITIGI.

L'esistenza di tale opzione nel programma di riduzione dati è altamente probabile. Se il centro radar toscano ha effettuato a ridosso dell'evento una riduzione dati basata sul codice transponder del DC9 ITIGI (SIF3 = 1136), lo stampato ha mostrato ai radaristi numerose tracce (LE157, LG461, AA433, AA464, AJ421) relative all'aereo, comprese quelle relative all'ingorgo su Firenze, comprese quelle - inviate via computer da Marsala - relative agli ultimi minuti del volo Itavia ottocentosettanta.

Solo così si possono spiegare appieno le ultime due telefonate. Se l'aereo di linea è andato giù dove finisce la traccia AJ421, Marsala e Ciampino dovrebbero sapere qualcosa di più sulla sorte dell'aereo. Il capitano Gari, capo controllore di Poggio Ballone, telefona quindi a

⁵¹ Lauretani Antonio e altri, verbale confronto 16 aprile 1996 ore 10:45, atti Ustica,

Marsala per chiedere conferma e ulteriori informazioni della traccia AJ421 ricevuta. La sua richiesta rimbalza però sul muro di gomma. Il maresciallo De Giuseppe richiama Ciampino e, facendo presente che la richiesta proviene dal primo settore, chiede al supervisore Grasselli: *“quando l'India Hotel 870 ha chiamato e l'ora esatta in cui avete perso il contatto”*.

In ogni caso, qualsiasi riduzione dati fatta a Paggio Ballone avrebbe mostrato dati così contraddittori e di difficile interpretazione da richiedere – a una prima sommaria analisi – diverse e sempre più ampie riduzioni dati. Questo è proprio quanto accaduto; dichiarazioni e documenti indicano almeno quattro riduzioni dati: alla mezzanotte del 27 giugno (Miracco); alle sette del 28 giugno; alle 13 del 28 giugno; ai primi di luglio.

Tornando all'aspetto delle registrazioni foniche di Poggio Ballone, esse avrebbero avuto grande importanza. Avrebbero mostrato e dimostrato che il primo ROC-SOC si era interessato alla sorte del DC9 ITIGI la sera del 27 giugno 1980, arrivando a ordinare un'immediata indagine ai centri sottoposti. Le registrazioni foniche del sito toscano sarebbero state molto utili per spiegare gli incontri ravvicinati del DC9 ITIGI con aerei militari poco dopo Firenze. Chi pilotava i TF104 italiani in volo accanto al DC9 ITIGI? Quanti aerei sono stati coinvolti, col DC9, nell'ingorgo avvenuto su Firenze? I TF104 di Grosseto, che atterrano poco prima della strage, erano diretti dal guida caccia di Poggio Ballone o dall'aereo radar americano (Awacs), di cui si fa menzione nel registro del capo controllore di Poggio Ballone?

Secondo l'allora tenente colonnello Luigi Maresio, esaminato il 21 maggio 1991:

vol.3 testi, fasc. 124, da p.25120.

“All’epoca c’era attività di Awacs. Se questa attività interessava il nostro stormo, di certo veniva compiuta nelle due zone di lavoro dei nostri velivoli... a ridosso dell’aeroporto, ad est di esso verso la dorsale appenninica... l’attività degli Awacs ci veniva comunicata dal comando Nato, cioè dalla 5^ Ataf... L’attività consisteva in addestramento di coppie di F104 dello stormo, che a seconda degli ordini dell’Awacs si dividevano in fighter [caccia, ndr] e target [bersaglio, ndr]. Mi sembra di ricordare che un’attività di addestramento di questo tipo ci fosse anche nel giugno dell’80... Prendo visione del registro Rapporto operativo del controllore... nella parte relativa al giorno 27 giugno 1980 e rilevo nel paragrafo ‘consegne particolari’ la dizione ‘Awacs, divieto supersonico [nell’area, ndr] R48”.

Di queste intercettazioni certamente eseguite da un aereo radar (E3A Sentry) americano il 27 giugno 1980, parla il maresciallo De Giuseppe, guida caccia di Poggio Ballone:

“La scritta ‘intercettazione Awacs’ o simili, riportate sul registro del guida caccia si riferiscono al fatto che in quel periodo, in cui iniziano ad adoperarsi aerei Awacs, si effettuavano esercitazioni con tale tipo d’aereo. Preciso che noi non avevamo nessun rapporto con gli Awacs, a quel tempo. Venivamo solo informati e neppure sempre, di esercitazioni svolte da aerei Awacs con altri aerei.

(...) Ricordo con precisione che la dizione ‘intercettazione Awacs’ voleva dire che quella missione sarebbe stata a disposizione dell’Awacs.

(...) E’ vero che l’indicazione, come ella mi fa presente, ricorre tutti i giorni. Ciò evidentemente dipende dal fatto che, trattandosi del periodo di sperimentazione, fossero frequenti le assegnazioni di missione”⁵²

Infine, le registrazioni foniche di Poggio Ballone avrebbero permesso di capire che l’allarme di Ciampino per la scomparsa del DC9 ITIGI era arrivato al sito toscano in tempo reale, verificando le reazioni degli operatori rispetto alle informazioni in loro possesso.

Sul canale delle comunicazioni tra Poggio Ballone e Ciampino viene registrata alle 21:04 locali una telefonata di un sottufficiale del

⁵² De Giuseppe Antonio, verbale testimonianza 11 gennaio 1991, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 10, p.2348.

sito toscano alla moglie. Fin dal marzo del 1992, il capo sorveglianza Lauretani identifica l'autore della telefonata nel sergente maggiore Pasquale Mormile, in servizio a Poggio Ballone la sera della strage⁵³. Nel 1996 quando il giudice Priore fa riascoltare la telefonata al capo sorveglianza Antonio Lauretani e al suo assistente Donato Cozzolino, Lauretani apre una nuova porta, spiegando che - mentre parla Mormile - si sentono in sottofondo le chiamate radio di Ciampino al DC9 sulla frequenza 121 e 5, la frequenza internazionale d'emergenza (di guardia) usata dai velivoli civili:

“Questo qua è Mormile. Considerata la differenza di volume... tra colui che si sente sulla guardia e Mormile che parla, egli doveva trovarsi di spalle al capo controllore, in piedi... All'epoca c'erano quattro altoparlanti collocati tra la consolle del fighter allocator e quella di uno degli intercept controller”⁵⁴.

Due settimane dopo viene interrogato, per la prima volta, Pasquale Mormile, che prima nega l'esistenza degli altoparlanti e poi, ascoltata la telefonata, riconosce la sua voce e ammette:

“La voce si sente in sottofondo, quella che chiama Itavia 870, proviene da un altoparlante situato tra il guida caccia e il fighter allocator, alla sezione armi. Prendo atto che dall'orario della telefonata risulta che io sarei rimasto in sala fino alle ore 21,45 locali circa e che quindi dovrei essere a conoscenza dell'attività della sala operativa in merito alla perdita dell'aereo DC9. Non ho ricordo delle operazioni compiute dagli addetti alla sala operativa quella sera”⁵⁵.

L'esistenza e il funzionamento degli altoparlanti vengono confermate nel corso di un maxi confronto tra nove radaristi di Poggio Ballone. Cozzolino spiega:

⁵³ Lauretani Antonio, verbale sommarie informazioni testimoniali 5 marzo 1992, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 36, p.8604.

⁵⁴ Cozzolino Donato, Lauretani Antonio, verbale confronto 6 marzo 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 121, da p.24703.

⁵⁵ Mormile Pasquale, verbale testimonianza 21 marzo 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 122, da p.24827.

“Avevamo una serie di altoparlanti in alto, con le quattro frequenze di guardia... che erano sempre allertate”. Lauretani precisa: “Questi altoparlanti dal ‘71-’72, da quando io sono arrivato a Poggio Ballone, non è che sono stati sempre fissi in un posto, però da quello che mi ricordo... erano nella sezione armi... quattro parlantini ad alto Watt”⁵⁶.

Il guida caccia De Giuseppe, ascoltato in sede separata, conferma:

“Questo è l’altoparlante delle frequenze, le cui voci se io telefono resta acceso vengono registrate... Certo queste chiamate avrebbero dovuto richiamare la nostra attenzione, anche se noi eravamo obbligati a interessarci istituzionalmente solo dei velivoli militari”⁵⁷

Quindi, dalle 21:04 locali, tutta la sala operativa di Poggio Ballone sapeva che Roma controllo aveva perso il contatto con il volo Itavia ottocentasettanta. I successivi esami testimoniali dei radaristi di Poggio Ballone mostrano un fuggi fuggi generale dalla sala: il turno, quella sera, era diviso in due sottoturni; tutti facevano parte del secondo turno, dalle due di notte alle otto del mattino. Non rimane nessuno nella sala, tranne il povero Mormile ad aver ascoltato gli altoparlanti.

E’ però la telefonata di Mormile a provare che l’allarme di Poggio Ballone sul DC9 ITIGI inizia alle 21:04. Di conseguenza, tutta la sala entra in fibrillazione, partono le telefonate orizzontali e verticali, gli ordini di riduzione dati. Ed è probabilmente proprio il capo controllore di Poggio Ballone ad avvertire per primo il capo controllore del primo settore di Monte Venda, eventualità da quest’ultimo espressamente negata.

⁵⁶ Mormile Pasquale e altri, trascrizione confronto 16 aprile 1996 ore 12:10, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 124, da p.25211.

⁵⁷ De Giuseppe Antonio, verbale testimonianza 7 marzo 1996, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 121, da p.24717.

3.4 Potenza Picena

Il sito di Potenza Picena (Macerata) ha una posizione marginale rispetto al volo del DC9 ITIGI, che impegna i siti di Ferrara e di Poggio Ballone. Però il tabulato tracce di Potenza Picena è stato utile alle indagini, poiché riporta – registrati con grande frequenza – dati ricevuti dai siti di Ferrara e Poggio Ballone. Esso quindi ha funzionato come una sorta di specchio dell'attività degli altri due siti citati.

Va comunque rilevato che il nastro radar di Potenza Picena non è mai stato consegnato all'A.G. e che la riduzione dati del 27 giugno 1980, pervenuta quello stesso anno allo Stato Maggiore Aeronautica, è stata da questo consegnata alla Commissione Stragi e all'A.G. solo nel 1991. Per questi motivi, la casella delle registrazioni radar relativa al sito è grigio chiara.

Le registrazioni foniche di Potenza Picena non sono mai state consegnate alla magistratura. Il loro contenuto avrebbe fornito lumi sull'intensa attività di ricerca d'informazioni e assegnazione di indagini ordinata dal primo settore. E' certo che le registrazioni hanno contenuto comunicazioni col sito di Licola in merito alla traccia LK477 attribuita dal sito napoletano al DC9 ITIGI. Perciò la casella delle registrazioni foniche del sito marchigiano è colorata in grigio scuro.

3.5 Ciampino

Come nota la requisitoria, è nel 1995 che si scoprono "informazioni di grande rilievo" come i tabulati Anavolo, con le corrispondenze tra codici SIF3 e nominativi dei voli⁵⁸. Ed è solo nel 1995 che vengono scoperti alcuni testi fondamentali presenti a Ciampino, come Pierangelo Colonnelli e Pierfranco Cucchiarelli.

⁵⁸ Requisitoria della pubblica accusa, p.383.

Risultati delle indagini.

Secondo la requisitoria della pubblica accusa, porzioni sostanziali di informazioni del sito di Ciampino registrate sono state sottratte alle indagini. Tra questi diverse bobine contenenti registrazioni audio:

“H) Ciampino... non furono consegnati all'A.G. i nastri relativi a tutta una serie di comunicazioni tra Ciampino ed i vari siti della difesa aerea: in particolare pur disponendo l'ACC di otto registratori furono consegnate le bobine di soli tre di essi e precisamente la prima, la sesta e la settima; e cio' benche' la commissione Luzzatti avesse potuto compulsarle nella loro integrità (in particolare l'ascolto fu effettuato dal controllore del traffico aereo Francesco Mancini, distaccato a collaborare con la commissione Luzzatti)”⁵⁹

E anche il foglio presenze in sala della sera della strage:

“E' altresì inquietante che non sia stato ritrovato il registro delle presenze della sala operativa e che siano state rinvenute le copie dei fogli di tale registro fatta eccezione proprio per la copia del giorno 27.06.80 (sicché si è potuti pervenire alla individuazione delle persone presenti quella sera in sala solo oltre dieci anni dopo - e tra queste, si noti, vi sono i testi Cucchiarelli e Colonnelli la rilevanza delle cui dichiarazioni sarà meglio evidenziata nel seguito della requisitoria - attraverso compulsazione della documentazione relativa all'erogazione delle competenze economiche)”⁶⁰.

Registrazioni radar.

Le registrazioni radar di Ciampino sono le uniche consegnate in tempi rapidi alla magistratura, nella loro forma più genuina: i nastri radar. Perciò la casella delle registrazioni radar di Ciampino è bianca. Va però detto che, anche in questo caso, vi sono stati tentativi – da parte delle autorità militari – di manipolare il contenuto delle registrazioni stesse.

⁵⁹ Requisitoria della pubblica accusa, p.474.

⁶⁰ Requisitoria della pubblica accusa, p.474.

Emblematica è la vicenda del plottaggio su cartina geografica effettuato la notte della strage dal tenente colonnello Giorgio Russo, in cui i plot -17 e -12 erano stati eliminati dalla mappa mostrata nei giorni successivi a tutti i periti per “aiutarli” a comprendere l’evento, condotta contestata al Russo in questo processo.

Significativa in questa direzione la testimonianza del sottufficiale Alessandro Minosse, appartenente al nucleo difesa aerea di Ciampino (Nima) e responsabile del punto di controllo Nato:

“La cosa che mi lascio' perplesso, fu il fatto che i tracciati radar dell'accaduto furono più volte rifatti prima di essere inviati agli enti che ne facevano richiesta (...)

Ricordo che una mattina, a distanza di oltre un mese dal fatto, fui incaricato di spedire i tracciati radar e documentazione inerente il disastro aviatorio di ustica, che mi pare non rivestisse carattere di riservatezza.

Nella stessa mattinata venne da me un addetto all'ufficio operazioni per riprendersi i tracciati e restituirmeli poco dopo rifatti.

Per "rifatti" intendo quanto segue.

Presumo che i tracciati siano stati rivisti e perfezionati dai miei superiori prima della spedizione, poiché probabilmente non erano estremamente precisi”⁶¹.

Registrazioni foniche

Delle sette bobine foniche registrate a Ciampino, solo tre sono state pervenute all’A.G.. Al di là dei numeri, è un dato incontestabile che i quattro nastri mancanti contenessero informazioni fondamentali per la ricostruzione dell’evento.

In particolare a ragione la pubblica accusa lamenta la mancanza delle comunicazioni effettuate dal NIMA-DA, cioè dal nucleo informazioni movimenti aeromobili della difesa aerea, distaccato presso la sala operativa di Ciampino;

⁶¹ Minosse Antonio, verbale sommarie informazioni testimoniali 24 settembre 1992, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 46, p.10467.

“Si pensi al contributo che sarebbe venuto dall'ascolto delle registrazioni delle linee militari dirette, colleganti il Crav di Ciampino con i diversi centri della difesa aerea e in particolare con Marsala, Licola e Siracusa (...)

Nessuno senti' il dovere di informare l'autorità giudiziaria dell'esistenza di una diversa canalizzazione, rispetto a quella fornita all'indomani del sinistro, che collegava direttamente Ciampino e i centri della difesa aerea, essa pure sottoposta a registrazione. L'esistenza di questa rete separata fu scoperta quasi casualmente, quando durante un sopralluogo nella sala controllori di Ciampino fu notata una postazione separata, gestita da militari”⁶².

Il Nucleo informazioni movimenti aeromobili è un ente della Difesa aerea presente (cubicato si dice in linguaggio militare) nelle sale operative dei centri di controllo del traffico civile (Milano, Roma e Brindisi).

Nel 1980 a Ciampino 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 dispongono di: un proprio bancone, posto nel 1980 al centro della sala; di due schermi radar; di vari telefoni punto-punto collegati a Marsala, Licola, Poggio Ballone, Martina Franca; una saletta separata con le telescriventi.

Di solito, due sottufficiali del Nima (più giovani⁶³) giravano tra i banchi dei controllori del traffico a prendere e copiare le informazioni, mentre altri due provvedevano a visionare gli schermi radar e a comunicare via telefono le informazioni ai vari centri radar militari. Infine, gli ultimi due sottufficiali del Nima provvedevano a trasmettere alla difesa aerea, via telescrivente, i piani di volo arrivati

⁶² Requisitoria della pubblica accusa, p.386.

⁶³ Matossovich Renato, verbale sommarie informazioni testimoniali 8 settembre 1992: “A discrezione dei sottufficiali anziani veniva stabilito, talvolta, che gli assistenti più giovani si occupavano di riempire le *strip* aggiornandole, mentre i sottufficiali si occupavano del bancone, cioè di trasmettere tali notizie agli enti della difesa”

per telescrivente a Ciampino. Questa attività veniva svolta in un ufficio adiacente la sala operativa.

Nelle registrazioni foniche di Marsala sono presenti diverse comunicazioni telefoniche col Nima di Ciampino. Vale la pena di leggerne alcune, che mostrano il clima di tensione crescente, a cavallo dell'evento, tra il sito radar siciliano e il nucleo romano.

Quattro minuti prima della perdita di transponder del DC9 ITIGI, c'è la seguente comunicazione:

MARSALA "Si "
NIMA "Kilo Mike Charlie 7-5-8, Boeing 7-20, Malta Nottingham, ..inc.. Bravo 19.08"
MARSALA "Che ora?"
NIMA "19.08"
MARSALA "Kappa"
NIMA "November 71-2-0-6, Charlie 12, Sigonella Sigonella"
MARSALA "Che fa?"
NIMA "Sigonella Sigonella"
MARSALA "Si "
NIMA "Reggio Calabria 19.0-0"
MARSALA "Kappa... Altro? .. Pronto? Testa di cazzo!"⁶⁴

Con questa comunicazione, il Nima Ciampino informa Marsala dell'esistenza di due nuovi voli che passeranno nell'area di quest'ultima:

- un charter dell'Air Malta (Kilo Mike Charlie 758) che va da Malta in Inghilterra e sarà sul punto Blue 21 Bravo (tra la Sicilia e la Sardegna) alle nove e otto minuti;
- un volo di un piccolo aereo (Charlie 12) da trasporto e ricerca naufraghi della marina americana (November 71206) che parte e torna a Sigonella e che alle nove sarà su Reggio Calabria. L'operatore del Nima è sbrigativo con Marsala e

⁶⁴ Trascrizioni Marsala, canale 18, ore 18:56 Zulu.

l'operatore di Marsala si arrabbia per come viene trattato e liquidato.

Dopo questa comunicazione, sembrano esservi venti minuti di silenzio, a cavallo della perdita di transponder del DC9, della sua lenta precipitazione verso il mare e fuoriuscita dagli schermi radar.

Alle 21:16, il Nima Ciampino torna a parlare con Marsala, come se non fosse successo niente, senza fare alcun accenno alla caduta del DC9 ITIGI, parlando di altre tracce. Lo stato di agitazione presente a Marsala è invece chiaramente percepibile:

NIMA "ATI 13-48, DC9 Cagliari Fiumicino 19.22 il Queen"

MARSALA "Kappa!"

NIMA "Aeroflot 4-3-4, Iliushin 62, da Foxtrot Charlie Bravo Bravo!"

MARSALA "Aspetta un attimo, aspetta un attimo in linea eh, una cosa urgente aspetta ..."

(21:17)

NIMA "Eh .. [Toschi] .."

MARSALA "Scusa, vai vai, India Lima 6-2?"

NIMA "Foxtrot Charlie Bravo Bravo Budapest, attraverso dell'Ambra 1, 17.15 .."

MARSALA "Budapest a che ora su che cosa?"

NIMA "L'attraverso dell'Ambra 1, 17.15!"

MARSALA "Kappa... Altro?... Pronto, Pronto! Mincra mea a sorre tua (in sardo 'il mio cazzo per tua sorella', ndr)"

NIMA "19.15 eh?"

MARSALA "Kappa Kappa!" 65

Si tratta di altri due voli che interessano l'area di sorveglianza di Marsala: un volo Ati da Cagliari a Roma; un volo dell'Aeroflot da Brazzaville a Budapest, che sfiora lo spazio aereo italiano. Anche in questa telefonata è evidente la tensione tra Marsala e il Nima.

Un quarto d'ora dopo, arriva la prima telefonata col Nima in cui Marsala - dopo essere stata avvisata dell'arrivo di un volo dal Cairo e un altro da Tripoli - chiede informazioni sul DC9 ITIGI:

MARSALA "Pronto?"

⁶⁵ Ibidem, canale 18, ore 19:16 Zulu.

NIMA "Pronto?"
 MARSALA "Pronto!"
 NIMA "Mike Sierra 7-9-5, 7-0-7 Cairo Parigi. Lorno 19 e 47!"
 MARSALA "Lorno 19 e 47?"
 NIMA "Sì!"
 MARSALA "Kappa!"
 NIMA "Alitalia 8-8-1, 7-2-7 Tripoli Fiumicino, Ambra 13 Charlie 19 e 56!"
 MARSALA "Kappa!"
 NIMA "Ciao!"
 MARSALA "Pronto? ... Porca Madonna... Pronto... Pronto?"
 (21:29)
 MARSALA "(Ah ma sei un bastardo .. testa di cazzo, marsalese bastardo!)"
 MARSALA02 "Pronto!"
 MARSALA "Pronto!"
 MARSALA02 "Eh!"
 MARSALA "Vuoi dire a NIMA che mi risponda per favore?"
 MARSALA02 "Sta parlando con me (pausa)"
 MARSALA "Pronto?"
 NIMA "Dimmi!"
 MARSALA "Senti,... quel... tu hai trasmesso qualche India Hotel prima... al... come si chiama? A Barca?"
 NIMA "Tu che c'entri con l'India Hotel se quello veniva da Bologna. L'ho trasmesso a Poggio, normale no?"
 MARSALA "Eh!"
 NIMA "Che c'entri tu"
 MARSALA "L'hai trasmesso a Poggio?"
 NIMA "Penso di sì, l'avranno trasmesso.."
 MARSALA "Va bene, siccome qua lo volevano sapere... m'ha chiesto il settore a me!"
 NIMA "Eh, ma queste so' fesserie in confronto a quello che.. se l'ho trasmesso o meno mo'.." *66*
 MARSALA "Tse.. o se devo chiedere noti.."
 NIMA "Ma che chiedi. Ancora non avete niente voi in contatto lì?"
 MARSALA "No, no, niente!"
 NIMA "Ah... è cascato mi sa eh!"
 MARSALA "Va buo'.. ciao!" *66*.

La conversazione è interessante perché il militare di Marsala chiama in causa la responsabilità del Nima. Il compito dei Nima

⁶⁶ Ibidem, canale 18, ore 19:29 Zulu. L'evidenziazione è mia, pm.

collocati nelle sale operative delle tre regioni informazioni volo è quello di passare agli enti della difesa aerea tutte le informazioni disponibili. Come ha precisato Luigi De Vittorio, nel 1980 addetto al Nima di Brindisi:

“si fornivano notizie di aerei non trasmessi in precedenza o se vi era qualche variazione”⁶⁷.

Il caso del DC9 ITIGI era proprio un caso di variazione. Il volo IH870 non aveva il piano di volo giornaliero, come viene comunicato quella sera al tenente colonnello Guidi:

“Questo era stored. Quindi niente piano di volo a Bologna”⁶⁸.

Stored vuol dire immagazzinato. Si tratta della pianificazione semestrale dei voli, riguardante i voli di linea ripetitivi, consegnata dalle compagnie aeree agli enti del traffico (e da queste agli enti della difesa aerea). Se il volo in questione era compreso nella lista semestrale, non era necessario per la compagnia fare il piano di volo all'aeroporto di partenza.

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 D.A. 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.

Le domande di Marsala al Nima Ciampino diventano ora più chiare. Marsala, che non ha ricevuto dal Nima alcuna informativa sul

⁶⁷ Luigi De Vittorio, verbale sommarie informazioni testimoniali, 17 settembre 1992, doc 34610446, volume 3, fascicolo 46, pp. 10446-. L'evidenziazione è mia, pm.

⁶⁸ Trascrizioni Ciampino, bobina 6, canale 28, ore 19:46 Zulu.

ritardo del volo IH870 Bologna-Palermo, e che comunque ha identificato la traccia del DC9 come amica, chiede al Nima se questi abbia comunicato al centro radar militare di Licola l'informazione sul volo IH870 ritardato. La risposta del militare del Nima è incerta. Prima dice che l'ha trasmessa, poi precisa che "l'avranno trasmessa", ma non al radar di Licola, bensì a quello di Poggio Ballone.

Su questo importante punto si tornerà più avanti, nella discussione della situazione di Licola.

Qui va solo evidenziata l'importanza delle comunicazioni del Nima Ciampino coi centri della difesa aerea per la ricostruzione dell'accaduto.

Nel 1992 vengono sentiti a tappeto gran parte dei membri del Nima Ciampino. Su sei sottufficiali in servizio la sera dell'evento, l'A.G. ne individua solo tre.

Matteo D'Arienzo, individuato da una telefonata (su una linea non-Nima) in cui pronuncia il suo cognome, dichiara:

"La sera di Ustica ero in servizio. Ricordo che giravo con le strip. Il controllore stava chiamando l'aereo, che però non rispondeva. Chiese al suo assistente di chiamare Palermo per sapere se era in contatto con quella città. Palermo rispose di non avere ancora contatto. Chiese quindi a me di informarmi presso i colleghi della difesa aerea se l'aereo veniva visto dai loro radar. Mi rivolsi ai colleghi del bancone perché si mettessero in contatto con Marsala. Devo precisare che questa chiamata posso averla fatta anch'io e che posso anche aver chiamato Licola. Sia Marsala che Licola mi dissero che non lo vedevano e in tal senso riferii al controllore"⁶⁹.

Gregorio De Lellis, dichiara di essere stato in servizio e ricorda che:

⁶⁹ D'Arienzo Matteo, verbale testimonianza 25 luglio 1992, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 44, p.10030.

“operativamente, fu una serata normale”⁷⁰.

Claudio Monosilio si dichiara anch'egli presente e racconta:

“Non ricordo se la richiesta di notizie riguardanti quel velivolo fu fatta da un controllore di Ciampino oppure se ricevemmo tale richiesta da un altro ente di controllo. In ogni caso gli enti della difesa non avevano notizie diverse da quelle che avevamo noi.

A.d.r. Sicuramente noi avevamo passato le strip del DC9 Itavia a Poggio Ballone quando era entrato nella Fir di Roma, non ricordo se io personalmente contattai Poggio Ballone oppure se sia stato qualcuno in turno con me...

A.d.r. Non posso essere preciso sul fatto che noi contattammo il controllo di Marsala oppure se fu Marsala che contatto' per prima noi, in ogni caso i contatti erano reciproci”⁷¹

C'è una certa sintonia tra l'ultima telefonata citata e la testimonianza di Monosilio. Per avere certezza di chi, del Nima Ciampino, avesse parlato con Marsala, sarebbero stati necessari esami testimoniali con la riproduzione delle telefonate sopra citate.

3.6 Licola

Il centro radar della Difesa Aerea di Licola è il più vicino al luogo della caduta del DC9 ITIGI. La documentazione di Licola – registrazioni radar e foniche – sarebbe quindi stata di grande importanza per la ricostruzione dell'evento.

Per quanto riguarda le registrazioni radar, va ricordato che, nel 1980, Licola è ancora un sito fonetico manuale. In questo tipo di sito, uno o due *lettori* guardano lo schermo radar e leggono i dati di una traccia in un microfono a cui sono collegati marcatori, trascrittore e revisore. I *marcatori*, in genere avieri, stanno dietro una grande lavagna trasparente denominata display board e raffigurante l'area geografica coperta dal sito. Accanto alla mappa geografica, c'è un

⁷⁰ De Lellis Gregorio, verbale sommarie informazioni testimoniali 10 settembre 1992, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 46, p.10427.

⁷¹ Monosilio Claudio, verbale sommarie informazioni 8 settembre 1992, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 46, da p.10389.

riquadro denominato tabella specificazione tracce, dove i marcatori scrivono: il nominativo Nato della traccia; la sua forza (uno o più aerei); la quota; la velocità; il codice transponder. Dietro la lavagna trasparente, i marcatori scrivono (in modo speculare) con gessetti i dati comunicati dal lettore. Il capo sala e il guida caccia hanno quindi, di fronte a loro il quadro dell'intera situazione aerea di responsabilità. Mentre i marcatori disegnano la traccia sulla lavagna, il *trascrittore* copia i dati comunicati dal lettore su una tabella prestampata denominata modello DA-1. Siccome i dati della lavagna vengono aggiornati di continuo, il modello DA-1 è la fonte delle informazioni sulle tracce passate prima nell'area del sito e già cancellate dalla lavagna. I dati del DA-1 sono, ovviamente, ordinati secondo il tempo e non secondo il nominativo della traccia. Il compito del *revisore*, posto al fianco del trascrittore, è controllare che marcatori e trascrittore abbiano correttamente riportato le informazioni del lettore. Il revisore ha a disposizione un radar di quota, che può utilizzare per avere maggiori informazioni su situazioni confuse o tracce d'interesse.

Nel sistema fonetico manuale, quindi, l'accuratezza dei dati relativi alle tracce dipende in grande misura dal fattore umano, cioè dalla diligenza con cui i dati vengono dettati da alcuni e ricopiati da altri. Questa realtà è stata enfatizzata oltre il lecito dai radaristi di Marsala. Questi ultimi, sostenendo che a ricopiare i dati sulla lavagna e sul DA-1 erano avieri di leva, hanno attribuito a questi ultimi la confusione delle tracce rilevate dal sito campano. Anche la pubblica accusa sembra aver recepito in parte queste argomentazioni dei radaristi di Licola⁷².

⁷² Requisitoria della pubblica accusa, p.310: "L'accuratezza della trasposizione dei dati veniva quindi a dipendere da una serie di fattori, non ultimo quello umano. La lettura e la indicazione nel registro del dato dipendeva innanzitutto dalla capacità e

Questa considerazione va ridimensionata alla luce di due considerazioni.

In primo luogo, proprio per cautelarsi da questi errori è stata prevista, nei siti manuali, una figura di controllo, cioè il revisore, che è sempre un sottufficiale esperto. In secondo luogo, come è emerso in tempi successivi agli interrogatori del 1989, le incongruenze delle tracce di Licola non riguardano la differenza tra le tracce scritte (forse da un aviere) sul DA-1 e i velivoli reali, ma sono più generali. L'analisi delle comunicazioni foniche e di altri documenti ha mostrato infatti evidenti contraddizioni tra le tre fonti di dati radar provenienti da Licola, e precisamente tra:

- i dati sulle tracce di Licola, relativi al DC9 ITIGI, comunicati via telefono e telex la sera del 27 giugno 1980 al terzo settore di Martina Franca;
- il telegramma, contenente le tracce registrate da Licola, inviato la sera del 28 giugno 1980 dal terzo ROC-SOC al Centro operativo di pace dello stato maggiore Aeronautica e al Cosma;
- l'elenco delle tracce rilevate da Licola la sera dell'evento spedito l'11 luglio 1980 ad una serie di enti aeronautici.

Risultati dell'indagine.

La requisitoria dei pubblici ministeri evidenzia in più occasioni la rilevanza della documentazione del sito campano fatta scomparire e manipolata.

“il DA1 di Licola e' stato soppresso, insieme ai telex contenenti i plottaggi effettuati il 27 e 28 giugno e inviati a Martina Franca; i dati relativi a detti plottaggi desumibili

dalla diligenza del personale addetto; questo avrebbe dovuto essere altamente specializzato. In realtà, una parte delle operazioni veniva svolta da personale di leva”.

dalle telefonate registrate sono in insanabile contrasto con quelli riportati nel 'plottaggio' ufficiale, inviato l'11.07.80 e nel quale risulta la presenza di un aereo non identificato in prossimità del DC9, diverso dall'Air Malta.

documentazione (certamente plottaggi) di Licola risulta pervenuta all'Itav il 15.07.80, ma non se n'è trovata traccia, pur risultando un'annotazione di Fiorito de Falco e di Vespasiani circa il fatto che essa sia pervenuta mediante corriere⁷³.

E ancora:

"C) Licola: solo con molti anni di ritardo rispetto alle iniziali comunicazioni e' stato possibile individuare con completezza il personale presente quella notte in sala operativa, ancora nel 1988, infatti, il comandante pro tempore del sito, Orabona Modestino, ometteva di indicare i nominativi di De Masi Mario, Genovese Giambattista, Gambardella Giovanni, Papa Alessandro, Calvanese Antonio, (per siffatta, che si ipotizza essere falsa attestazione pende autonomo procedimento penale col nuovo rito); nominativi individuati solo successivamente tramite l'acquisizione in data 14.12.95 di taluni foglietti manoscritti mai trasmessi all'A.G.

Si apprezzano abrasioni, modifiche ed aggiunte a matita sul registro di protocollo e sul registro di invio telex (come accertato con perizia grafica del professor Perrella depositata l'11.04.92).

Manca il registro di sala operativa.

Non e' stato rinvenuto il telex plottaggio ag 266 nonostante non ne risulti la sua distruzione nei registri di protocollo.

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

Le minute dello stralcio dei tracciati radar furono distrutte in data 13.09.84 mentre in epoca antecedente e prossima all'agosto del 1988 fu distrutto il plottaggio dei dati estratti dal da-1 nonche' la lettera di trasmissione del medesimo plottaggio al terzoROC.

Le comunicazioni tbt (benche' oggetto di sequestro sia da parte del p.m. di Palermo dott. Guarino che dal p.m. di Roma dott. Santacroce) non furono mai consegnate all'a.g.; eppure della loro esistenza si dava contezza nella nota di trasmissione dei plottaggi da Licola all'Itav dell'11.07.80.

⁷³ Requisitoria della pubblica accusa, p.375.

*Carenza, quest'ultima, particolarmente grave, avuto riguardo alla "centralita" della posizione di Licola ed al ruolo attivo che Licola risulta avere nella nottata quale emerge dalle sue telefonate registrate dagli altri siti (Martina Franca, Ciampino, Marsala); sono così sfuggite le telefonate che certamente Licola effettuò con lo stato maggiore, con Poggio Ballone, Siracusa ed altri siti; non appare tra l'altro affatto attendibile l'affermazione contenuta nella succitata nota dell'11.07.80 secondo la quale l'ascolto delle telefonate aveva dato esito negativo avuto riguardo all'estremo interesse sopra evidenziato di talune telefonate registrate da altri siti"*⁷⁴.

Nonostante la contraddittorietà dei dati radar forniti da Licola, è possibile ricavare qualche dato utile alla ricostruzione dell'evento.

Registrazioni radar.

Delle registrazioni radar di Licola esistono tre versioni: tracce comunicate il 27 giugno - via telefono e telex - a Martina Franca; tracce riportate nel telex del 28 giugno del Terzo Settore al Cop; elenco tracce inviato l'11 luglio 1980 da Licola a vari enti.

Tra queste tre versioni vi sono differenze e contraddizioni. Per questo motivo la casella delle registrazioni radar di Licola è grigio scuro.

La requisitoria dei pubblici ministeri dedica comunque una decina di pagine all'analisi delle tracce radar di Licola⁷⁵, arrivando alla seguente conclusione:

"I dati radar di Licola, dunque, non possono essere direttamente utilizzati né per integrare quelli dei radar civili nel ricostruire la rotta del DC9 nella fase terminale, né per interpretare i plot da cui è stata dedotta la presenza di almeno un altro aereo.

Essi possono solo costituire indizio della presenza di aerei militari non identificati e pongono il problema delle ragioni che hanno portato alla decisione di sopprimere il DA-1 e di

⁷⁴ Requisitoria della pubblica accusa, pp.470-471.

⁷⁵ Requisitoria della pubblica accusa, pp.310-321.

comunicare al 3°ROCe altri enti della difesa informazioni non corrette"⁷⁶.

Si può concordare con tale giudizio, basandolo però su analisi e argomentazioni in parte ulteriori e diverse da quelle della pubblica accusa.

Vale la pena partire dal primo interrogatorio reso da imputato nel 1989 dal capo controllore di Licola, capitano Gerardo Abbate, Costui si presenta ai giudici protestando la propria innocenza rispetto peraltro ad un fatto che nessuno gli aveva contestato:

*"Ritengo che siano infondati gli addebiti che mi vengono mossi... a proposito del mancato rilevamento di alcune tracce"*⁷⁷

Quando, nel corso dell'interrogatorio, gli viene contestata "l'esistenza... di tre tracce attribuibile al DC9", Abbate risponde in modo apparentemente illogico:

*"L'esistenza del plottaggio delle tre tracce del DC9... costituisce qualcosa in più da parte dell'operatore... In ogni caso, l'omissione eventuale di alcune tracce non costituisce un fatto eccezionale in quanto vi erano disposizioni del 3° SOC secondo cui tutte le tracce avvistate su Licola a nord e a nord-ovest di essa, una volta identificate per amiche, potevano essere ignorate"*⁷⁸.

L'insistenza di Abbate su diverse tracce non rilevate, corrisponde alle incongruità presenti nell'elenco dell'11 luglio 1980. La tabella 3 riporta la sequenza delle tracce create da Licola la sera dell'evento confrontata con le tracce inviate l'11 luglio.

Tabella 3

Licola: tracce mancanti nell'elenco inviato l'11 luglio 1980

⁷⁶ Requisitoria della pubblica accusa, pp.320-321.

⁷⁷ Abbate Gerardo, verbale interrogatorio 28 settembre 1989, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 2, pp.430-434.

⁷⁸ Ibidem.

primo avvistamento, ora locale	sequenza tracce Licola	tracce da stralcio 11 luglio 80	Note
20.01		AJ045	Volo AZ123, DC9 Alitalia da Palermo a Roma Fiumicino
20.15	AG262	AG262	Volo AZ204, DC9 Alitalia da Roma Fiumicino a Palermo. Atterra a Palermo alle 20:47 locali
20.28		AJ407	Volo AZ865, B707 Alitalia da Tunisi a Fiumicino (periti imputati al <i>Tempo</i>). Viaggia su rotta assistita Ambra 15.
20.30		AJ415	Non esiste, a quell'ora, nelle registrazioni radar di Marsala. Probabilmente è AJ410 di Marsala, copiata in modo errato. Le posizioni corrispondono. In questo caso, sarebbe volo AZ1133, Alitalia da Palermo a Milano sull'Ambra 18 (verso Napoli).
20.31	AG263	AG263	non correlata.
	AG264		Mancante
20.49		AJ453	Volo KT881, probabile Beatours (British Airtours, compagnia charter della British Airways) B707, da Malta a Londra. Passa sull'Ambra 13, luogo della strage, circa 15 minuti prima della stessa.
20.52	AG265	AG265	Volo BM 330, Ati da Napoli a Palermo. Atterra a Palermo alle 21:10 locali.
20.55		LK477	Non esiste in registrazioni del sito Lima Kilo (Potenza Picena). Probabilmente è

			Lima Golf (Poggio Ballone) 477. In questo caso è volo KM153, Air Malta, B707 da Londra a Malta.
21.04	AG266	AG266	Traccia molto discussa, tre diversi plottaggi (sera 27 giugno 1980, telex Martina Franca 28 giugno 80, stralcio 11 luglio 80). Nell'immediatezza viene data da Licola per traccia del DC9 ITIGI.
21.23	AG267	AG267	
	AG270		Mancante
21.38	AG271	AG271	
21.41	AG272	AG272	
21.43	AG273	AG273	
21.50	AG274	AG274	
21.55	AG275	AG275	
22.06		AJ453	Volo AZ881, B727 Alitalia da Tripoli a Roma Fiumicino
22.07	AG276	AG276	
22.09		LE213	
22.19		LJ041	
	AG277		Mancante
	AG300		Mancante
22.31	AG301	AG301	
22.32		AJ265	
22.34		AA456	
22.36	AG302	AG302	
22.50	AG303	AG303	
23.02	AG304	AG304	
23.14	AG305	AG305	

La sequenza tracce di Licola è una normale sequenza di ottali. I siti manuali della Difesa Aerea, quando assegnano un nominativo Nato a una traccia creata nella propria aerea di responsabilità, devono utilizzare questa sequenza. Dal confronto tra la sequenza tracce e l'elenco successivamente inviato emerge l'esistenza di quattro tracce, presenti la sera dell'evento e mancanti nell'elenco dell'11

luglio 1980. Di particolare importanza è la traccia AG264, creata da Licola tra le otto e mezza e le nove meno dieci, quindi prima della caduta del DC9 ITIGI.

Tale traccia, eliminata dall'elenco dell'11 luglio 1980, potrebbe correlarsi come tempi ad un velivolo avvistato alle 20:37 locali al largo di Ponza e segnalato dai carabinieri dell'isola al sito radar di Licola. Di questo avvistamento parla Di Micco, guida caccia a Licola, con Patroni Griffi, capo controllore a Martina Franca:

“Patroni Griffi - pronto?”

Di Micco - eh, sono il maresciallo Di Mico

Patroni Griffi - capitano Patronigriffi, mi dica

Di Micco - senta le dico una notizia così

Patroni Griffi - si

Di Micco - che penso non abbia nessun valore, i Carabinieri di Pozzuoli

Patroni Griffi - si

Di Micco - hanno visto, hanno avuto notizia che un velivolo al largo di Ponza veniva verso di noi, poi non l'hanno visto più, le ripeto la notizia nuda e cruda così come me l'hanno data i nostri Carabinieri

Patroni Griffi - e a che ora questo?

Di Micco - questo sarebbe successo alle otto e trentasette Alfa, ma non ci dovremmo trovare

Patroni Griffi - le otto, quindi sono le venti

Di Micco - si, sono le diciotto

Patroni Griffi - sono le diciotto

Di Micco - e trentasette zulu”⁷⁹

Nella requisitoria la sopracitata telefonata è considerata un indizio a favore della “*presenza di aerei non identificati*” nell'area e in tempi prossimi a quelli dell'evento⁸⁰.

Dalla tabella si ricava anche che, fino alle 20:30 locali il sistema di trasmissione tracce tra siti della difesa aerea sembra funzionare bene. Mentre nell'ora e mezza successiva Licola sembra

⁷⁹ Vedi telefonata del guida caccia di Licola, Di Micco, al capo controllore di Marsala, Patroni Griffi in Registreazioni foniche Martina Franca, bobina D, ore 21:46 zulu.

aver avuto difficoltà crescenti, nell'ora successiva alle 21:00, ora della perdita di transponder del DC9 ITIGI. Licola sembra lavorare totalmente da sola, senza ricevere i nominativi delle tracce dagli altri siti della difesa aerea.

L'aereo militare americano col nominativo Nato del DC9 ITIGI.

La requisitoria dedica quattro pagine ad una traccia di cui si parla in una conversazione registrata a Martina Franca alle 00:12 del 28 giugno 1980:

“Uomo: pronto?”

Patroni Griffi: l'Alfa Juliet 421 che ci state plottando cos'e'?

Uomo: glielo dico subito .. Comunque questo... henri, Charlie 141 e' un militare, eh!

Patroni Griffi: Charlie 141?

Uomo: si

Patroni Griffi: ok, è un vizio di baffone, perciò .. Ok”⁸¹

La spiegazione della telefonata ha richiesto non poca fatica nell'ultima fase dell'inchiesta. E' sembrato infatti strano che il nominativo Nato assegnato da Marsala alla traccia del DC9 ITIGI fosse invece correlato a un C-141 *Starlifter*, cioè a un aereo da trasporto militare americano. La questione è apparsa ancor più strana, poiché – all'ora della telefonata – non risulta alcuna traccia con quel nominativo nelle registrazioni radar di Marsala.

Sulla base di questi fatti, è stato ipotizzato che la telefonata di Patroni Griffi fosse stata rivolta a Marsala e avesse riguardato non un plottaggio in tempo reale, bensì un plottaggio precedente del sito, cioè relativo alla traccia del DC9 ITIGI su cui Patroni Griffi stava raccogliendo informazioni.

In seguito, è parso certo che la telefonata si è svolta tra Patroni Griffi, capo controllore di Martina Franca, e Tommaso Acampora,

⁸⁰ Requisitoria della pubblica accusa, p.362.

⁸¹ Riportata in Requisitoria della pubblica accusa, p.317.

assistente del capo controllore di Licola⁸². Ciò del resto sembra congruente con la situazione di scambio tracce esistente in quel momento tra Licola e Martina Franca. Dall'inizio del turno, Licola aveva plottato via telefono a Marsala solo il traffico significativo (tracce zombie, kilo, uniform, ecc.). Ma alle 21:42, Patroni Griffi, evidentemente preoccupato da una situazione non chiara in cui potevano essere coinvolti anche aerei amici, aveva ordinato a Licola di comunicare in tempo reale anche il traffico amico:

“Martina Franca - pronto, Barca?”

Licola - pronto?

Martina Franca - Barca?

Licola - eh

Martina Franca - plottateci il traffico friendly pure per favore, eh!

Licola - vi dobbiamo plottare tutto il traffico friendly che ci sta?

Martina Franca - si, si, si, OK

Licola - eh, vabbò”⁸³

Il riferimento di Patroni Griffi al baffone, in relazione alla traccia militare, non risulta spiegato in modo univoco. La prima versione – di Patroni Griffi – è stata che il termine “baffone” indichi un tratto particolarmente lungo di rotta compiuto dalla traccia da un rilevamento e al successivo. La seconda è stata che “baffone” designi un grezzo di particolari dimensioni che appare sullo schermo radar (cioè all'operatore di Licola), che sia stato in qualche modo riprodotto sulla lavagna trasparente del SOC e, quindi, sia stato visto e commentato da Patroni Griffi. La terza vuole che “Baffone” sia il soprannome di un ufficiale americano del comando aereo meridionale della Nato (Afsouth) di Bagnoli.

⁸² Requisitoria della pubblica accusa, p.490. Vedi anche: Acampora Tommaso, verbale interrogatorio 26 settembre 1996, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 43, da p.12678; Acampora Tommaso, verbale interrogatorio 10 febbraio 1997, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 59, da p.15221.

⁸³ Registrazioni foniche Martina Franca, bobina D, ore 19:42 Zulu.

La traccia del C-141 *Starlifter* viene comunque certamente comunicata da Marsala a Licola, come risulta dalla seguente telefonata delle 23:54:

"MARSALA "(verso l'int.: Atlantic..... si.. eh, cazzo!)"

LICOLA "si"

MARSALA "senti ce n'è uno che sta attraversando.. sta scendendo verso Reggio, ha attraversato l'Ambra 18.."

LICOLA "e guarda io ce n'ho due che hanno fatto 'sta.. 'sto casino qua"

MARSALA "come si chiama?"

LICOLA "oh, la prima la fai Juliett Golf 601.. ed è pure militare mi dice il (revisore)"

MARSALA "l'altra?"

LICOLA "l'altra friendly Alfa Golf 306 DC9 per Catania, Alitalia 138"

MARSALA "Kappa"

LICOLA "ciao"

MARSALA "ciao.."⁸⁴

Qualche minuto dopo, poco dopo la mezzanotte, il Nima di Ciampino informa (con ritardo) Marsala dell'arrivo del C-141:

"MARSALA "ahò".

NIMA "ahò, pensavo che.. che (inc.) Alfa Mike 59, 401".

MARSALA "come?"

NIMA "Mike 59, 401.. (Charlie) 141 da (Torrejon), Oscar Echo Delta Romeo, questo fece Alghero alle 21,15"

MARSALA "Kappa"

NIMA "mò fa Carbonara e poi taglia"

MARSALA "signorsì "

NIMA "ciao"

MARSALA "ciao"⁸⁵

E' così accertato che la traccia del C-141 viene vista prima e inizializzata da Marsala, che la registra col solo transponder civile (SIF3 = 1167). E' però Licola che la identifica come un C-141. L'aereo militare americano - che si muove tagliando il percorso dell'aerovia Ambra 18 - arriva poi nell'area di Licola che, avendo in precedenza ricevuto l'ordine dal terzo settore di plottare tutte le tracce, la passa

⁸⁴ RegISTRAZIONI foniche Marsala, canale 18, ore 21:54 Zulu.

⁸⁵ Trascrizioni Marsala, canale 18, ore 22:06 Zulu.

in tempo reale a Martina Franca. E' a questo punto che interviene Patroni Griffi chiedendo spiegazioni a Licola su quella traccia.

Resta da spiegare perché - mentre prima Licola dice a Marsala di registrare la traccia come JG601 - tra Patroni Griffi e Acampora si parli della traccia dell'aereo da trasporto militare utilizzando il nominativo AJ421, cioè il nominativo Nato che Marsala aveva tre ore prima assegnato al DC9 ITIGI e dieci ore prima a un altro aereo militare (sif2 = 1651).

E' certo che, al di là dei nomi, un C-141 sia passato, tre ore dopo l'abbattimento del DC9, nel Tirreno diretto a sud, probabilmente al Cairo.

Registrazioni foniche

Le registrazioni radio e telefoniche del sito di Licola non sono mai state consegnate all'A.G.. Però, prima di essere sottratte definitivamente, sono state analizzate.

La requisitoria della pubblica accusa, infatti, mette in evidenza che, nel documento dell'11 luglio 1980 relativo alle tracce di Licola, firmato dal capitano Vincenzo De Angelis (capo ufficio operazioni) si afferma che *"l'ascolto delle comunicazioni T.B.T. ha dato esito negativo"*.

Per arrivare a identificare - una per una - le comunicazioni con Licola registrate presso altri siti (Marsala, Martina Franca, Ciampino) l'A.G. ha dovuto impegnare molto tempo.

Le comunicazioni attribuite a Licola mostrano che questo centro ha avuto un ruolo determinante la sera dell'evento, nell'individuare - ufficialmente per primo - la traccia del DC9 .

Altri dati sembrano confermare l'importanza delle registrazioni foniche del sito campano rispetto alla ricostruzione dell'accaduto. Al piano armi del sito di Poggio Ballone, come abbiamo visto, erano

accesi la sera dell'evento due altoparlanti sintonizzati sulle frequenze aeree d'emergenza, sia civili che militari. Analogo accorgimento era stato adottato, come vedremo, nel sito di Marsala. E' quindi probabile che tale configurazione operativa riguardasse tutti i siti della difesa aerea e fosse stata ordinata dai due comandi operativi regionali (Roc) dell'Aeronautica. La possibilità che anche al piano armi di Licola fossero presenti e accesi gli altoparlanti sembra confermata dalle dichiarazioni rese da Antonio Di Micco, maresciallo guida caccia a Licola la sera della strage.

Nella sua prima testimonianza, resa nel 1986, Di Micco afferma:

“Il mio intervento fu richiesto solo più tardi, quando, se non erro, mi fu richiesto da parte del SOC di effettuare delle chiamate sulla frequenza di guardia per controllare un DC9 che non era arrivato nell'orario prevista a Palermo”⁸⁶.

Tre anni dopo, nel suo primo interrogatorio da imputato, Di Micco conferma la circostanza:

“Io ho avuto direttamente dal SOC la richiesta di collegarmi in frequenza di guardia con DC9; ciò che feci senza risposta”⁸⁷.

Nelle registrazioni foniche di Martina Franca, però, non compare nessuna richiesta del terzo settore a Licola di effettuare chiamate al DC9 ITIGI sulla frequenza di guardia.

Nel 1995, Di Micco torna sull'argomento, indicando anche Ciampino come possibile fonte della richiesta di effettuare chiamate sulla frequenza d'emergenza:

“Io sono stato per un sacco di tempo in cuffia a chiamare... su una certa frequenza questo velivolo in volo, il cui nominativo mi era stato dato dal controllo, suppongo, dal settore, non lo so”⁸⁸.

⁸⁶ Di Micco Antonio, verbale testimonianza 14 novembre 1986, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 1, p.41.

⁸⁷ Di Micco Antonio, verbale interrogatorio 28 settembre 1989, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 2, p.438.

⁸⁸ Di Micco Antonio, trascrizione interrogatorio 20 dicembre 1995, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 31, p.9288.

E' quindi probabile che, come avvenuto a Poggio Ballone, anche a Licola siano risuonate in sala operativa le chiamate sulle frequenza d'emergenza al volo India Hotel ottocentosettanta effettuate - dalle 21:04 in poi - dai controllori di Ciampino. Tale eventualità avrebbe cambiato in modo significativo tutta la ricostruzione di quanto avvenuto a Licola in relazione all'evento.

Le comunicazioni radio e telefoniche di Licola contenevano altri tasselli dello scenario del 27 giugno 1980. Di certo, c'erano le comunicazioni del guida caccia agli F-104 di Grazzanise che effettuano nella giornata nove intercettazioni⁸⁹. Di certo c'era la telefonata dei carabinieri di Ponza che segnalavano un velivolo che volava da Ponza verso Napoli un quarto d'ora prima dell'evento. Di certo, c'erano le telefonate col Nima di Ciampino, che doveva trasmettere i piani di volo a Licola. Anche la bobina di quelle telefonate è scomparsa. Forse c'erano anche informazioni sull'esercitazione militare del pomeriggio, che secondo alcuni controllori di Ciampino, si era invece protratta fino a sera. Per questi motivi, nella tabella 1, la casella delle registrazioni foniche di Licola è grigio scuro.

3.7 Marsala

Il sito radar semiautomatico di Marsala, le cui tracce venivano registrate al computer, è stato oggetto di approfonditi studi, condotti anche dalla parte civile.

Il DC9 ITIGI infatti, al momento dell'evento che ne ha provocato la caduta, era in piena visibilità nell'area coperta dal sito radar della Sicilia occidentale.

⁸⁹ Registrazioni foniche Martina Franca, bobina D., ore 20:35 zulu, telefonata tra Martina e Licola.

Un significativo contributo è venuto dai tecnici della Nato che hanno provveduto a fornire spiegazioni e a riversare i dati radar del sito su un programma di banca dati commerciale (Microsoft Access).

Risultati delle indagini.

Rispetto al sito di Marsala, la requisitoria della pubblica accusa sottolinea le principali scoperte dell'indagine:

- presenza di aerei militari;
- conferma della percezione immediata nel sito di quanto accaduto al DC9 ITIGI;
- carattere genuino del nastro magnetico consegnato alla magistratura;
- effettuazione di riduzioni dati la sera stessa dell'evento;
- effettuazione da parte del guida caccia di operazioni di guida assistita rispetto al punto di caduta del DC9 ITIGI.

Più avanti si tornerà nel merito dei singoli punti.

Un intero paragrafo viene dedicato dalla pubblica accusa alle *“ragioni per le quali si è dubitato delle genuinità dei nastri n.99 e 100”*⁹⁰. Anche questa parte civile si è posta, a suo tempo, l'esigenza di verificare la genuinità della bobina radar di Marsala⁹¹.

La risposta data dalla pubblica accusa, sulla base delle analisi compiute della Nato, è che “i nastri 99 e 100 sono probabilmente delle copie dei nastri originali che (...) non sono comunque stati manipolati”⁹².. Sono troppe peraltro in questa indagine le copie

⁹⁰ Requisitoria della pubblica accusa, paragrafo II.29, pp.393-404.

⁹¹ Paolo Miggiano, “Note alla perizia d'ufficio e contributo al proseguimento delle indagini”, 9 luglio 1990. In particolare vedi in particolare il paragrafo 2.4. “Verifiche sui nastri...”.

⁹² Requisitoria della pubblica accusa, pp.392-393.

cosiddette “ordinate e conformi” di documenti originali che non sono risultate tali alla verifica dei fatti⁹³.

Per spiegare perché il sito Nadge di Marsala non ha registrato come tracce i plot primari precedenti (-17 e -12) e successivi all'evento, si legge nella requisitoria del P.M.:

“gli echi generati dall'oggetto non sono rientrati nei parametri previsti dal sistema per riconoscere il ritorno radar come significativo. Occorre infatti ricordare che l'inizializzazione (e quindi la registrazione) automatica di una traccia avviene... solo quando si verificano un numero sufficiente e congruente di ritorni radar”⁹⁴.

Questa affermazione, vera nei casi in cui gli operatori radar abbiano creato aree di inizializzazione automatica, non sembra però corrispondere al caso di Marsala la sera dell'evento. Dall'inizio del turno, tutte le tracce del sito – tranne ovviamente quelle passate via link da Poggio Ballone – sono inizializzate manualmente e poi passate al calcolatore per il tracciamento automatico.

In altre parole, le tracce che sul Tirreno meridionale apparivano grezze sullo schermo venivano registrate solo se il capo sorveglianza di Marsala le avesse inizializzato manualmente, altrimenti non sarebbero mai state registrate. Questa considerazione vale per i plot primari precedenti l'evento (-17 e -12) che sarebbero potuti apparire sul video come grezzi, ma non essere stati inizializzati.

Per quanto riguarda i ritorni radar primari successivi all'evento, il comportamento tenuto dal computer rispetto alla traccia del DC9 (AJ421) viene spiegata nella requisitoria con un'altra (condivisibile) considerazione:

⁹³ La cautela nell'uso dei dati radar militari è sottolineata nell'ultima perizia depositata dalla parte lesa. Franco Algostino, Mario Pent, Mario Vadacchino, “Ricostruzione dei fatti avvenuti la sera del 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica”, 19 marzo 1999, p.8: sul “problema della originalità e integrità dei dati radar militari... esistono, a nostro avviso, ancora dubbi”.

⁹⁴ Requisitoria della pubblica accusa, pp.395-396.

“In fase di tracciamento (e cioè ad inizializzazione avvenuta)... i plot devono essere congruenti per i parametri direzionali”⁹⁵.

Ed è proprio quanto accaduto.

La traccia del DC9 ITIGI (AJ421), inizializzata manualmente, poi tracciata automaticamente dal sistema senza problemi per sei minuti, comincia a perdere di qualità quando nessun plot reale viene rilevato più a sud (lungo la rotta che il DC9 seguiva), mentre appaiono altri plot grezzi diretti a est (e quindi incongruenti coi parametri direzionali della traccia AJ421).

Il fatto che dei plot grezzi siano apparsi sullo schermo è, a nostro avviso, provato dall'intervento del capo sorveglianza che, mentre la traccia scade di qualità, aggancia la traccia, posiziona il cursore su uno di questi plot grezzi (ad est della traccia) e spinge il tasto di aggiornamento della posizione. Il sistema rifà i suoi calcoli, riscontra di nuovo l'incongruenza dei parametri direzionali e riabbassa di nuovo la qualità della traccia.

Da queste considerazioni deriva la grande importanza che hanno avuto, fin dall'inizio, le testimonianze di chi operava di fronte agli schermi radar, perché questi operatori avrebbero potuto avere più informazioni di quante contenute nelle registrazioni.

In merito alla documentazione mancante e manipolata, la requisitoria dei Pubblici Ministeri si esprime in questi termini:

“A) Marsala: i registri di sala operativa e di sala computer presentano vistose irregolarità (in quello di sala operativa tra l'altro appare strappato il foglio immediatamente precedente quello su cui vengono vergate le annotazioni della sera del 27.06.80 e la firma del tenente Muti appare diversa dalle altre apposte dal medesimo in quello stesso registro mentre in quello di sala computer le annotazioni relative alla notte tra il 27 e il 28.06.80 risultano redatte in successivo contesto).

⁹⁵ Requisitoria della pubblica accusa, p.396.

*Mancano i registri del capo controllore e del Tpo. Questi registri avrebbero dovuto essere obbligatoriamente conservati, indipendentemente dal sequestro dell'autorità giudiziaria, trattandosi di documenti concernenti il sinistro*⁹⁶.

La pubblica accusa sottolinea che il registro dell'addetto al computer è stato scritto a posteriori. Ma anche il registro del guida caccia è stato riscritto in un successivo contesto, e precisamente un'ora dopo l'evento. Qualche minuto prima delle 22:00 locali, nel corso di una conversazione tra Marsala e Catania (o Siracusa), il microfono cattura degli spezzoni di conversazione avvenuta nell'ambiente di Marsala:

"MARSALA ambiente: "..inc.. so' decollati ..inc.. due so' decollati.. e non lo sapeva se ..inc.. erano decollati ..inc.. Ai 15, poi ai 18 che è successo.. Palermo?"

(CATANIA): "Moro?"

MARSALA: "Senti, è decollato l'aereo del soccorso?"

(CATANIA): "L'aereo del soccorso. Ma... a noi ancora non ci ha ..inc.. niente nessuno, Moro eh?"

MARSALA: "Come? Il settore ha detto che da voi.. da Catania è decollato un aereo del soccorso diretto su Palermo.."

(CATANIA): "Ma.."

MARSALA: ".. e uno da Ciampino".

(CATANIA): "Sarà comunque un ..inc.. VFR è decollato un Atlantic, cioè un VFR sarebbe decollato... non so se è decollato oppure no".

MARSALA: "Eh, per cortesia informati".

(CATANIA) "Un attimo, aspetta eh?"

MARSALA "Sì "

*MARSALA ambiente: "Ohé, che hai scritto tu qua... e basta... ai 18... Avvisato... Aspetta prima allora ai 20. Da Roma comunicano... Ma non sapete niente ..inc.."*⁹⁷.

Alcuni brani di dialogo sembrano indicare che un radarista di Marsala, identificabile con buona probabilità nel sergente Pasquale Abate (assistente sia al capo controllore sia al guida caccia), stia leggendo e correggendo un testo scritto da un'altra persona. Gli orari citati corrispondono con le annotazioni contenute nel rapporto

⁹⁶ Requisitoria della pubblica accusa, p.469.

operativo del guida caccia di Marsala, compilato da Pasquale Abate⁹⁸, consegnato alla magistratura:

RAPPORTO DEL SERVIZIO DI SALA OPERATIVA
DEL GIORNO 27-28.06.80 DALLE ORE 17,45 ALLE ORE 06,00/Z

ORA	DESCRIZIONE
MC MORO	CAP. BALLINI
IC MORO	TEN. MUTI
17,45	EFFETTUATI CONTROLLI COME DA CHECK LIST
18,06	FINE ALLERTA DELLA 11
<u>19,15</u>	<u>ROMA CHIEDE SE ABBIAMO CONTROLLATO IH870</u>
<u>19,18</u>	<u>PALERMO CHIEDE SE ABBIAMO CONTROLLATO IH870</u>
<u>19,20</u>	<u>AVVISATI DA ROMA CHE L'IH870 DC9 DA BOLOGNA A PALERMO CON RADIALE 177(A13) A 115 MIGLIA DA PAL A 250 FL ALLE 18,55/Z ULTIMO CONTATTO CON ROMA. CHIAMATO DA MORO E DA PALERMO SULLA F2.</u>
19,21	AVVERTITO IL SOC CAP. PATRONIGRIFFI DI AVVISARE IL SOCCORSO DI MART. FRANCA.
19,25	CHECK RADIO COL KM153 DIRETTO A MALTA AG262 A FL370 E CHIESTA NOTIZIA DELL'IH870 RISPOSTA NEG.
19,42	CHECK RADIO CON JM169
19,45	DA BARCA CI COMUNICANO CHE PROBABILMENTE HANNO AVVISTATO IH870 SU PNZ ALLE 18,50/Z ALLE 19,00/Z SULLA A13B AG266, STANNO AFF. IL PLOTT. A SASSO.
20,28	DECOLLO DA CATANIA ISSGC - SH3D - AVVERTITO IL SETTORE.
22,10	CONT RR CON POD 06 AM210 P17
22,23	CL CON PO D06
03,19	LINEA 11 MONTA D'ALLARME
06,00	CONT RR CON DRF06 AJ464 P3 ⁹⁹

⁹⁷ RegISTRAZIONI foniche Marsala, canale 13, ore 19:54 Zulu.

⁹⁸ Pasquale Abate, trascrizione interrogatorio 12 ottobre 1995, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 22, da p.6770: "Il registro dell'IC me l'hanno fatto vedere 7 anni fa a Roma e io ho confermato che tutto quello che c'è scritto l'avevo scritto io di pugno mio. Sette anni fa l'istruttore Bucarelli me lo fece leggere e mi disse 'lo conosce?' Dico 'si, questo lo ho scritto io'. Quindi tutta la cronologia e tutte le cose che sono scritte li' le ho scritte io".

⁹⁹ Rapporto operativo del guida caccia di Marsala (Sebastiano Muti), 27 giugno 1980, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 108, p.21970.

Interrogato nel 1995 sulle modalità di compilazione del registro, Abate ripete più volte di aver seguito la procedura prevista:

“Mi dicevano ‘chiama’ e io scrivevo ‘chiamare’”¹⁰⁰.

E ancora:

“Pubblico Ministero: Tornando a questa pagina, lei è sicuro di averla redatta volta per volta sotto dettatura?”

Abate: Certo”¹⁰¹.

E di nuovo, in un secondo interrogatorio di tre mesi dopo:

“Per esempio,, alle 18:06 scrivevo quel che succedeva. ‘Alle 19:15 Roma chiede’. Cioè non è che veniva fatto dopo. Veniva fatto sul momento”¹⁰².

Fino all'ultimo confronto, del febbraio 1996:

“G.I. Priore a domanda P.G.: Oppure è stato ricopiato, c'era stato qualche errore?”

Abate: No, no, no. Cioè le cose venivano fatte, ripeto, ogni volta che succedeva qualcosa veniva scritto sul registro”¹⁰³.

Il rapporto del guida caccia di Marsala compilato momento per momento era con ogni probabilità, nella pagina strappata. Quello che è giunto a noi è un rapporto postumo, scritto due ore dopo l'inizio turno.

I registri del capo controllore (Mc) e del capo sorveglianza (Tpo) non sono stati consegnati. Però possiamo farci un'idea di cosa potessero contenere. Secondo il sergente Pasquale Abate, l'autorizzazione alla riduzione dati non doveva essere scritta sul registro del guida caccia, perché

“è un'autorizzazione che dava... il capo controllore... dietro autorizzazione del capo controllore del settore... era un compito del capo controllore”¹⁰⁴.

¹⁰⁰ Pasquale Abate, trascrizione interrogatorio 12 ottobre 1995 cit.

¹⁰¹ Ibidem.

¹⁰² Pasquale Abate, trascrizione interrogatorio 3 gennaio 1996, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 34, da p.10219.

¹⁰³ Pasquale Abate, trascrizione confronto 2 febbraio 1996, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 40, da p.11972.

¹⁰⁴ Pasquale Abate, trascrizione interrogatorio 3 gennaio 1996 cit.

E quindi, è logico concludere, doveva essere registrata sul rapporto del capo controllore Adulio Ballini. Questa conclusione ci sembra confermata dal rapporto del capo controllore di Poggio Ballone, in cui è registrato l'invio della riduzione dati della traccia del DC9 ITIGI al primo settore.

Sempre nel registro del capo controllore doveva essere segnato, secondo il capitano Matera, l'eventuale dichiarazione dalla condizione d'allerta (normal, alfa, bravo, charlie, delta), inviata dai comandi superiori¹⁰⁵. A questo proposito, è particolarmente inquietante la coincidenza della sparizione dei registri dei capi controllore di Licola, Iacotenente e Martina Franca. Se infatti vi fosse stata una dichiarazione di aumento della condizione d'allerta decisa dal terzoROC-SOC, questa avrebbe dovuto essere riportata nei rapporti di tutti i capi controllori, sia del terzo settore che dei siti dipendenti.

Registrazioni radar.

Anche se non danno informazioni fondamentali per la ricostruzione dell'evento, le registrazioni radar di Marsala forniscono dati interessanti sull'ambiente, cioè sulla situazione aerea del Tirreno meridionale nelle ore precedenti e successive l'abbattimento del DC9 ITIGI.

Gli esperti della Nato, citati nella requisitoria, hanno derivato dai dati radar di Marsala la presenza di "qualche attività aerea marittima", cioè "pattugliamenti di routine e voli in transito", che potrebbero "indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale od occidentale"¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Vedi le dichiarazioni del capitano Matera, in servizio a Marsala nel 1995, nella trascrizione dell'ispezione 11 ottobre 1995 a Marsala, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 22, da p.6473.

¹⁰⁶ Elaborato Nato del 16 giugno 1997, citato nella Requisitoria della pubblica accusa, p.362

La Requisitoria non aggiunge granché alla generica, anche se autorevole, valutazione degli esperti Nato.

Si possono aggiungere alcune considerazioni.

La prima riguarda l'attività volativa militare sul Tirreno, limitata agli aerei che si identificano come militari perché tengono accesi i transponder militari (sif1 e sif2). Le registrazioni radar di Marsala mostrano una presenza discontinua di aerei militari con sif1 e sif2 attivi. La tabella 4 mostra tale discontinuità, con le caselle bianche che indicano la presenza di aerei militari con transponder militari attivi e quelle nere la loro assenza.

Tabella 4
Marsala, 27 giugno 1980, Attività d'aerei con trasponditori militari accesi

Ora locale*		Tracce militari (sif1 e sif2 accesi)
Dalle	Alle	
13:00	16:00	
16:00	19:45	
19:45	20:15	
20:15	23:00	
23:00	00:30 28 giugno	
00:30	06:30	

* = l'ora è stata arrotondata di qualche minuto.

Abbiamo quindi tre ore, nel primo pomeriggio di attività volativa di aerei a transponder militari attivi.

Poi abbiamo quasi quattro ore di assenza di velivoli con codice militare, cui segue mezz'ora, a cavallo delle otto, di attività volativa con codici militari. Quindi circa tre ore senza aerei con transponder

militari. Poi c'è un'ora e mezza di voli con transponder militari (relativa a due sole tracce: AJ420 e AM210). Infine ci sono sei ore della notte senza voli militari.

Mentre tutti gli aerei con codici sif1 e sif2 attivi erano militari, non tutti gli aerei militari utilizzavano tali codici. Alcuni velivoli militari, per esempio il C-141 (traccia JG601) della mezzanotte utilizza solo il codice SIF3. Ed altri aerei militari volavano a transponder spenti, come ha ricordato Mario Sardu, assistente al capo sorveglianza di Marsala:

“Gli aerei militari a volte che volavano senza il codice e senza gli IFF succedeva spesso”¹⁰⁷.

La tabella 5 riporta le tracce con transponder militari registrate da Marsala nella mezz'ora che va dalle 19:45 circa alle 20:15 circa.

Tabella 5
Marsala, tracce con transponder militari,
dalle 19:45 alle 20:13 locali

Time	Track	SIF 1	SIF 2	SIF 3	Speed	Height
17:45:20	AJ024	3	0	0	473,66	228
17:45:32	AJ024	3	0	0	473,66	228
17:45:36	AJ024	3	0	0	42,19	228
17:46:06	AJ024	3	0	0	237,66	228
17:46:52	AJ434	3	0	4300	901,06	0
17:47:15	AJ454	12	0	5327	226,97	0
17:47:27	AJ454	12	0	5327	226,97	0
17:56:46	AJ024	3	0	0	246,9	230
17:57:09	AJ024	3	0	0	245,72	230
17:58:26	LK017	0	7777	0	459,9	0
17:58:36	LK017	0	7777	0	459,9	0
18:00:36	LK017	0	7777	0	457,37	0
18:00:51	AJ024	3	0	0	243,01	230
18:01:17	LK017	0	7777	0	457,37	0
18:01:47	LK017	0	7777	0	411,45	0

¹⁰⁷ Mario Sardu, trascrizione interrogatorio 1 febbraio 1996, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.39, da p.11618.

18:01:57	LK017	0	7777	0	411,45	0
18:02:01	AJ024	3	0	0	233,73	230
18:02:17	LK017	0	7777	0	437,18	0
18:02:24	AJ024	3	0	0	234,52	230
18:02:47	AJ024	3	0	0	233,76	230
18:02:56	AJ024	3	0	0	233,76	230
18:03:22	AJ024	3	0	0	238,75	230
18:03:48	LK017	0	7777	4200	437,18	0
18:04:09	AJ024	3	0	0	242,17	243
18:04:28	LK017	0	7777	4200	437,18	0
18:04:58	LK017	0	7777	4200	363,81	0
18:05:08	LK017	0	7777	4200	363,81	0
18:05:30	AJ024	3	0	0	239,3	243
18:05:48	LK017	0	7777	4200	363,81	0
18:06:05	AJ024	3	0	0	237,12	256
18:06:52	AJ024	3	0	0	239,11	256
18:08:48	AJ024	3	0	0	239,17	256
18:09:00	AJ024	3	0	0	243,49	256
18:09:46	AJ024	3	0	0	245,29	256
18:10:56	AJ024	3	0	0	247,02	256
18:12:06	AJ024	3	0	773	246,12	256
18:13:51	AJ024	3	0	773	242,17	256

Le registrazioni sono relative a quattro tracce. E' interessante notare che la traccia militare AJ024 vola alla stessa quota che il DC9 ITIGI assumerà tre quarti d'ora dopo.

Le registrazioni radar di Marsala mostrano anche, nello stesso periodo della tabella precedente, un interesse comune di Marsala e Poggio Ballone su un'area geografica che comprende la Sardegna e il mare a sud dell'isola. La tabella 4.7 mostra uno stralcio delle tracce inviate in cross tell manuale ad alta priorità dal sito della Sicilia occidentale al sito toscano.

Tabella 6
tracce inviate in alta priorità manuale
da Marsala a Poggio Ballone dalle 19:47 alle 20:33 locali

Track	Time	ID	SIF 1	SIF 2	SIF 3	Speed	Height
-------	------	----	-------	-------	-------	-------	--------

AJ454	17:47:27	40	12	0	5327	226,97	0
LL035	17:51:08	56	0	0	765	553,7	345
LL035	18:15:22	56	0	0	765	226,81	91
LL437	18:11:08	56	0	0	773	457,32	356
AJ453	18:12:38	56	0	0	773	486,02	356
AJ453	18:21:24	76	0	0	773	509,43	328
AJ453	18:33:02	56	0	0	773	378,64	93
LL450	18:11:32	40	0	0	5334	253,52	120
LL450	18:15:13	46	0	0	5334	426,32	120
LL450	18:21:48	46	0	0	4300	339,87	153

La prima traccia è relativa a un velivolo militare (sif1=12). La seconda traccia riguarda un aereo zombie. La terza traccia è anch'essa zombie e su di essa il guida caccia di Marsala effettua l'azione di pair per effettuare un'intercettazione. L'ultima traccia riguarda un aereo amico, nato nell'area di responsabilità di Poggio Ballone. Nella sua fase finale, la traccia assume il codice transponder SIF3 pari a 4300, cioè un codice (ultime due cifre pari a 00) usato solo da velivoli militari. Quindi, o la traccia riguarda un unico velivolo, che modifica il suo codice transponder, oppure - nell'immediata prossimità del velivolo con SIF3=5334 - è presente un velivolo militare con trasponder SIF3=4300.

Il 27 giugno 1980, il sito di Marsala trasmette anche molte tracce al terzo settore. Di queste si parlerà nel paragrafo relativo al sito di Martina Franca.

Nonostante le notevoli informazioni fornite dal sito radar di Marsala, la relativa casella nella tabella 1 è colorata in grigio chiaro. Mancano infatti, nelle registrazioni radar di Marsala diverse tracce. La prima e più importante viene creata a ridosso dell'evento e non è registrata a causa dell'impropria sostituzione dei nastri eseguita dall'addetto ai computer Tozio Sossio. Tale traccia mancante, relativa

all'entry 52 del tabulato consolle, era stata indicata a suo tempo dalla parte civile¹⁰⁸. Nella requisitoria della pubblica accusa viene confermato che, tra le 21:04 e le 21:12 locali, a Marsala, “viene inizializzata una traccia ignota, cui il sistema attribuisce il numero progressivo di entry 52, come risulta dalla successione delle entry nei due nastri. Nessun velivolo che possa corrispondere a tale traccia risulta dai tabulati anavolo. Tale circostanza è indizio della inizializzazione di un velivolo non risultante nell'anavolo e dunque, con ogni probabilità, militare”¹⁰⁹.

Nel tabulato tracce di Marsala mancano anche le tracce relative a più di mezz'ora, cioè al periodo che va dalle ore 21:12 alle 21:48 locali.

Registrazioni foniche.

La bobina fonica di Marsala ha fornito molte informazioni. Però, a tutt'oggi, non vi è alcuna certezza che nella bobina consegnata all'A.G. siano contenute tutte le comunicazioni tra Marsala e gli altri siti. Manca, in particolare, una cruciale telefonata fatta a Ciampino dal tenente Andrea Del Zoppo dell'ufficio operazioni poco dopo le 22:00 locali, nel corso della quale Ciampino gli comunica il codice SIF3 del velivolo caduto (cioè 1136)¹¹⁰.

Per questo motivo la casella delle registrazioni foniche relative a Marsala è colorata in grigio chiaro.

L'allarme in sala.

¹⁰⁸ Paolo Miggiano, “Note alla perizia...” cit., 1990, p.25 e all.6,p.2.

¹⁰⁹ Requisitoria della pubblica accusa, pp.362-363. Vedi anche a p. 558: “la perizia radaristica mette in luce (vedi piu' diffusamente prima parte della requisitoria) nel tabulato della riduzione dati di Marsala l'inizializzazione di una traccia ignota tra le 19,04 e le 19,12/z, cui si attribuisce il numero progressivo di entry 52”.

Nella requisitoria della pubblica accusa si afferma che i radaristi di Marsala ebbero immediata coscienza di quanto accadeva al DC9 ITIGI:

“Tutti i suindicati elementi di prova, valutati nel loro reciproco coordinarsi, consentono di affermare che coloro che si trovavano nella sala radar di Marsala nella notte tra il 27 e il 28.06.80 ebbero chiara percezione su quanto accaduto, ed in particolare circa le attività svolte nel sito radar dopo le ore 19,00/z, ma, con le sole eccezioni del maresciallo Carico e degli avieri Belluomini e Gioia (quest'ultimo in realtà non presente quella sera in sala operativa), non le riferirono all'A.G. in sede di deposizione testimoniale”¹¹¹.

Tra le fonti a sostegno dello scenario d'allarme immediato descritto da Carico va ricordata anche la testimonianza di Salvatore Maganuco, uno degli avieri in servizio di leva a Marsala:

“Il 27.06.80 mi trovavo in servizio presso la sala operativa di Marsala nel turno serale. Occupavo la postazione della quota situata nella seconda fila di consolle entrando in sala a sinistra...”

Quella sera rientrando dal bar per dare il cambio al collega aviere addetto alla quota, notai un po' di confusione, mi colpì la presenza del capo controllore il cap. Ballini dietro la consolle, cosa insolita per quell'ora...

Il cap. Ballini rimase dietro la sua consolle per circa un quarto d'ora, lasciata quella postazione non ricordo dove andò. Collegai la circostanza del capo controllore che operava in consolle con la voce che sentii entrando in sala sulla traccia dell'aereo che aveva perduto di qualità”¹¹².

Il sergente maggiore Mario Sardu, assistente al capo sorveglianza, per otto anni dichiara che stava in simulato. Infine, nel

¹¹⁰ Andrea Del Zoppo, verbale testimonianza 10 maggio 1997, citato nella Requisitoria della pubblica accusa, p.403.

¹¹¹ Requisitoria della pubblica accusa, p.570.

¹¹² Salvatore Maganuco, verbale testimonianza 11 luglio 1995, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 99, pp.20569-20570.

1995, ammette che anche lui guardava il cielo reale e che si era accorto della perdita di qualità della traccia del DC9 ITIGI¹¹³.

L'ipotesi che, nella sala radar di Marsala, più d'uno si accorse che la traccia stava scadendo (e l'aereo cadeva in mare) ci sembra confermata da un'operazione fatta a consolle. Alle 21:01 locali, la traccia del DC9 ITIGI (AJ421) - nonostante il tentativo fatto per 'rianimarla' - continua a decadere fino ad essere cancellata dal sistema. Un minuto dopo, sebbene sugli schermi vi fosse uno zombie (AJ411, probabile volo Aeroflot 434 da Brazzaville a Budapest), il capo sorveglianza si preoccupa di acchiappare un plot grezzo posto sopra Palermo e creare una nuova traccia, l'AJ441. Tale traccia, registrata a Marsala con SIF3=0352 e a una quota di seimila piedi, ben corrisponde all'Ati 330 proveniente da Napoli, che in quel momento sta per atterrare a Palermo¹¹⁴.

Però tale volo, con un diverso nominativo Nato (AG265), era già stato abbondantemente seguito da Marsala. E la traccia AG265 aveva perso di qualità (fino a essere cancellata) quando era entrata in un'area inibita al tracciamento automatico posta attorno l'aeroporto di Palermo, senza provocare alcuna reazione a consolle da parte dell'operatore.

¹¹³ Requisitoria della pubblica accusa, p.567.

¹¹⁴ Vedi le tre seguenti comunicazioni tratte dalle RegISTRAZIONI foniche Palermo, canale 14, l'orario è quello locale. Si noti che alle 21:02 l'Ati è a alla quota di ottomila piedi e due minuti dopo a cinquemila:

- 21:01 PALE/BM330. BM330 "Palermo avvicinamento, buonasera, questa è la tre e trenta, siamo a trenta (miglia), scendo a livello per ottanta". PALERMO "Buonasera tre e trenta, le ultime... Tre e trenta riporterà comunque ottanta, nessun ritardo previsto"
- 21:02 PALE/BM330. BM330 "Tre e trenta che raggiunge gli otto zero, potrebbe stabilizzarsi poi sulla due quattro otto". PALERMO "Lasciato trenta, abbiamo ricevuto... riporterà stabilizzata... riautorizzata a cinquemila piedi, l'hacca mille e tredici, sei zero per la transizione.
- 21:04 PALE/BM330. BM330 "Siamo a cinquemila è la tre e trenta, prossima al finale". PALERMO "Ha il campo in vista, richiami in finale due cinque".

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 AJ421 si stava infilando in mare;
- a seguito di questa segnalazione, chi operava alla consolle del capo sorveglianza abbia voluto fare una verifica.

Sardu, interrogato a proposito della traccia AG266 di Licola (correlata al DC9) e dell'AJ441 di Marsala, afferma:

“Ribadisco che si tratta di un abbaglio... Può essere stato un errore nel tentativo di individuare la prosecuzione dell'AG266”¹¹⁵.

Quali siano state le valutazioni tratte da Sardu in quel momento sulla sorte della traccia del DC9 ITIGI non è dato sapere. Ed è difficile, nel clima di reticenza assunto dalla maggior parte dei radaristi di Marsala, ricostruire quanto accadde a Marsala nei minuti seguenti. Certo è che, due minuti dopo che Sardu ha fatto il controllo sulla “prosecuzione della traccia”, s'interrompe la registrazione dei dati radar di Marsala.

Le considerazioni sopra svolte ci sembrano comunque confermare il senso generale della ricostruzione di quanto avvenne in sala operativa fatta dall'allora sergente Carico.

L'esercitazione Synadex e l'allarme sulla frequenza d'emergenza.

¹¹⁵Mario Sardu, verbale interrogatorio 3 giugno 1997, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 65, da p.16565.

Nei comportamenti degli operatori di Marsala, l'evento caduta del DC9 ITIGI (traccia AJ421 che perde di qualità, altri plot primari che compaiono sullo schermo, ecc.) viene ad inserirsi su un altro evento in preparazione a Marsala, cioè l'esercitazione Synadex.

La possibilità che a Marsala fosse programmata – prima della caduta del DC9 ITIGI – un'esercitazione per le 21:00 locali è un dato che ora possiamo ritenere probabile, come rivelato dalla telefonata che il primo aviere Claudio Belluomini fa alla fidanzata Maria alle 20:00 locali. *“Io dalle nove alle undici, penso undici e mezzo ci sta un'esercitazione”*, dice Belluomini a Maria, per spiegarle che si sentiranno per telefono solo dopo¹¹⁶.

È quindi probabile che – sempre prima della caduta del DC9 ITIGI – qualche attività di preparazione dell'esercitazione sia stata compiuta, come sembra ricavabile dalla seguente telefonata delle 20:41 locali, dalla cabina del capo controllore di Marsala al terzo settore di Martina Franca:

“MARSALA ambiente: “Mo' chiedo se vuole messaggio per quello che...”

MARTINA FRANCA: “Sì ”

MARSALA: “Pronto?”

MARTINA FRANCA: “Sì !”

MARSALA: “Senti, per quello che devo (che casino sta a fa') per quello che devo fare alle nove, vuoi il messaggio oppure...”

MARTINA FRANCA: “No, no!”

MARSALA: “OK ciao!”

MARTINA Franca: “Ciao!”¹¹⁷

Secondo una plausibile ricostruzione, con questa telefonata il radarista di Marsala avrebbe chiesto a Martina Franca – che doveva autorizzare l'esecuzione dell'esercitazione – se voleva ricevere un

¹¹⁶ Citato in Belluomini Claudio, trascrizione interrogatorio 13 ottobre 1995, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 23, da p.7117.

messaggio telex formale di comunicazione dell'imminente esercitazione. Martina Franca risponde che il telex non è necessario.

Altrettanto probabile è che siano avvenuti – a ridosso del previsto inizio dell'esercitazione – alcuni avvicendamenti alle consolle. Questi però sono coincisi con la crisi generata nella sala dalla caduta del DC9 ITIGI e dall'allarme lanciato da Carico. Quest'ultimo, questo è certo, non si è quindi spostato alla postazione radar Upa 35, ma ha continuato a operare sulla consolle Nadge dell'identificatore.

Il problema è però stabilire che fine ha fatto la Synadex dopo che:

- Carico ha segnalato la perdita di qualità della traccia AJ421 e il suo lento precipitare in mare;
- Sullo schermo sono comparsi plot grezzi accanto alla traccia Aj421;
- Sardu (o Giordano) ha cercato di 'rianimare', senza risultato la traccia;
- Sardu (o Giordano) ha cercato la continuazione della traccia AJ421 sopra l'aeroporto di Palermo, trovando invece l'Ati che stava per atterrare.

Le ipotesi sono due. La prima è che Sardu (o Giordano) si sia convinto della gravità e fondatezza di quanto affermava Carico e abbia deciso di effettuare una riduzione dati per analizzare l'accaduto. La seconda è che, interpretando la traccia su Palermo come continuazione della traccia del DC9, Sardu (o Giordano) abbia considerato l'allarme dato da Carico come l'iniziativa di un visionario e abbia scelto di partire con la Synadex.

In ambedue i casi, l'effetto che appare è l'interruzione delle registrazioni del sito, poiché – sia per eseguire una riduzione dati sia

¹¹⁷ Registrazioni foniche Marsala, canale 22, ore 18:41 Zulu.

per far partire la Synadex – occorre fermare il computer e caricare degli specifici programmi nella memoria dell'elaboratore.

Oltre all'interruzione delle registrazioni, vi è anche – da parte di Marsala –l'interruzione del trasferimento delle tracce a Poggio Ballone. Il tabulato tracce del sito toscano mostra infatti che, dalle 21:08 alle 21:29 locali Marsala non invia più tracce.

A questa interruzione fanno riferimento due telefonate, di cui una citata nella requisitoria, il cui senso è sfuggito, ci pare, alla pubblica accusa¹¹⁸. La prima telefonata segue immediatamente il blocco, da parte di Marsala, dell'invio via computer delle informazioni radar dirette a Poggio Ballone. E' il sito toscano a chiamare ed è la cabina del capo controllore di Marsala, probabilmente Giuseppe Vitaggio, a rispondere:

“POGGIO BALLONE: "Scusate, il vostro traffico non lo stiamo ricevendo. State preparando qualcosa?"

MARSALA-(VITAGGIO): "Sì, sì stiamo preparando..."

POGGIO BALLONE: "Mmmm .. va beh, ciao!"

MARSALA-(VITAGGIO): "Ciao!"¹¹⁹.

Un minuto dopo, Marsala (probabilmente sempre Vitaggio) richiama il sito toscano:

MARSALA-(VITAGGIO): "Ti faccio sapere io appena abbiamo dei problemi eh!"

POGGIO BALLONE: "Avete dei problemi?"

MARSALA-(VITAGGIO): "Sì!"

POGGIO BALLONE: "Va buo', ciao!"¹²⁰.

Sarebbe stato interessante verificare se Marsala abbia anche, nello stesso momento, bloccato l'invio delle tracce a Martina Franca. Tale blocco sarebbe stato rilevabile dall'analisi delle registrazioni

¹¹⁸ Requisitoria della pubblica accusa, p.571.

¹¹⁹ Registrazioni foniche Marsala, canale 22, ore 19:07 Zulu.

¹²⁰ Registrazioni foniche Marsala, canale 22, ore 19:08 Zulu

radar di Martina Franca, che però non sono state ricercate dagli inquirenti, probabilmente convinti – da alcune testimonianze fuorvianti – che al terzo settore non venissero registrate le tracce inviate dai siti subordinati.

Nelle registrazioni foniche di Marsala c'è però un indizio a favore dell'ipotesi che Marsala abbia chiuso anche i collegamenti con Martina Franca. Alle 21:10 locali, in mezzo a inutili tentativi di parlare con Martina Franca, il microfono cattura l'ambiente:

“MARSALA "Sasso? .. Sasso... (Non si sente niente) .. Sasso... Sasso... Sasso... Sasso... Sasso... Sasso... Sasso .. non te la .. inc .. (Chi ha detto di chiudere?) (Il Tenente Giordano)”¹²¹.

Rimane incerto cosa abbia fatto il sito di Marsala, a parte bloccare l'invio delle informazioni a Poggio Ballone, negli otto minuti che intercorrono tra lo smontaggio del nastro 99 (21:04 locali) e l'inserimento del nastro 100 (21:12 locali). La questione più importante è cosa abbia fatto l'addetto al computer, Sossio Tozio. Andrea Del Zoppo, tenente dell'ufficio operazioni di Marsala, ha ricordato che, arrivato verso le 22:00 locali nella saletta *combat staff* della sala operazioni, fu rassicurato dal trovare già pronta sul tavolo la riduzione dati relativa all'evento¹²². In sede di confronto, Del Zoppo precisa:

“Io ho trovato un foglietto, due paginette”¹²³

Visto che:

- in sala operativa c'era stata immediata attenzione alle anomalie della traccia AJ421;

¹²¹ Registrazioni foniche Marsala, canale 10, ore 19:10 Zulu.

¹²² Requisitoria della pubblica accusa, p.402.

¹²³ Andrea Del Zoppo, Antonio Massaro, Sossio Tozio, trascrizione confronto 10 maggio 1997, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 64, da p.16395. Vedi anche Andrea Del Zoppo, verbale testimonianza 29 ottobre 1997, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc. 164, da p.31135: “La riduzione dati di quella sera era composta da uno o tre fogli”.

- quindi si sapeva bene quale fosse l'orario da stampare;
- alle 21:04 locali era stato tolto il nastro;

ne deriva che sarebbe occorso veramente poco tempo e poca carta per stampare le 95 (novantacinque) righe relative all'ultimo quarto d'ora registrato. Due pagine, proprio come dice Del Zoppo.

L'effettuazione dell'esercitazione Synadex a Marsala è stata condizionata negativamente anche da un altro importante evento: l'arrivo in diretta – tramite altoparlanti collocati al piano armi – delle chiamate effettuate da Palermo sulla frequenza di guardia.

La sera dell'evento anche a Marsala, come a Poggio Ballone, erano installati e operanti al piano armi due altoparlanti, collegati alle frequenze d'emergenza civili e militari. Sul canale 4 della bobina fonica di Marsala sono infatti registrate le chiamate fatte da Palermo, a partire dalle 21:13 locali, sulla frequenza d'emergenza internazionale (121,5) al volo IH870 (DC9 ITIGI).

Il guida caccia Antonio Massaro aveva alluso a questo canale d'informazione fin dal 1989:

“Io seppi dell'accaduto in conseguenza di un'informazione pervenuta in sala operativa, forse una telefonata.... Non ricordo se ricevetti l'informazione personalmente io. Di certo mi trovavo nella zona alta della sala, la zona armi”¹²⁴.

Nell'ispezione eseguita nell'ottobre 1995 a Marsala, gli altoparlanti non erano stati notati perché rimossi, al loro posto c'erano solo due rettangoli sulla parete di colore più pulito.

E' solo nel 1997 che il sergente maggiore Mario Sardu ne rivela l'esistenza:

“Il comandante o il capo ufficio operazioni o il capo ufficio tecnico avevano messo a fianco della consolle

¹²⁴ Antonio Massaro, verbale interrogatorio 27 settembre 1989, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 2, da p.423.

dell'identificazione un altoparlante collegato con frequenza radio delle comunicazioni a Roma Ciampino, e i velivoli che entravano in Fir. Questo dispositivo assicurava gli operatori che si trattava di velivoli friendly. Noi con questo altoparlante riuscivamo ad ascoltare queste comunicazioni. Abbiamo così con questo dispositivo potuto ascoltare - cioè Loi in particolare - da Roma chiamare in frequenza il DC9 Itavia senza risposta”¹²⁵.

Anche il sergente Loi, sentito pochi giorni dopo, conferma:

“L’unico punto ove erano collocati due piccoli altoparlanti era nella sezione armi. Non ricordo di aver sentito chiamare in emergenza il DC9 Itavia”¹²⁶

Sardu sostiene che gli altoparlanti erano collegati alla frequenza del controllo relativa al settore geografico in cui i velivoli entravano da sud nello spazio aereo italiano (freq. 128,8 di Roma Ciampino). Nelle registrazioni foniche di Marsala, però, non vi è alcuna traccia delle comunicazioni effettuate su questa frequenza da Ciampino. Invece, nel canale 4, risultano registrate le comunicazioni sulla frequenza d'emergenza (121,5) fatte da Palermo a partire dall'ora in cui il DC9 ITIGI sarebbe dovuto atterrare, cioè le 21:13 locali. Immediatamente dopo la chiamata d'emergenza, Palermo telefona a Marsala per chiedere se vede qualcosa sullo schermo.

Nel giro di due minuti, attorno alle 21:12 locali, il centro di Marsala viene dunque sollecitato da tre diverse fonti a riconsiderare quanto accaduto alla traccia AJ421 (DC9 ITIGI):

- ore 21:11, telefonata da parte del controllo di Ciampino;
- ore 21:13, chiamata di Palermo sulla frequenza d'emergenza;
- ore 21:13, telefonata da parte di Palermo.

¹²⁵ Mario Sardu, verbale interrogatorio 3 giugno 1997, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 65, da p.16565.

¹²⁶ Salvatore Loi, verbale interrogatorio 19 giugno 1997, atti Ustica, vol. 2 imputati, fasc. 65, da p.16760.

Queste telefonate arrivano a Marsala mentre sta partendo il nastro con la Synadex. Non si può quindi che concordare con quanto afferma, dopo aver visto i tabulati relativi all'esercitazione, il capo controllore di Siracusa:

“un tentativo abortito di effettuare detta simulazione”¹²⁷.

Sul motivo per cui viene comunque mandato avanti questo aborto d'esercitazione si esprime con nettezza Carico:

“Ribadisco che, se si è dato avvio alla Synadex, lo si è fatto per evitare di registrare quanto accadeva dopo l'incidente”¹²⁸

Il fatto che l'esercitazione sia stata utilizzata per la riduzione dati, sembra ulteriormente confermato da una traccia registrata alle 21:19 locali sul nastro della cosiddetta esercitazione. Si tratta della traccia AJ452. Tale traccia, sul tabulato consolle, viene riportata come simulata e con $sif=3$ pari a 2000, mentre nell'elenco tracce inviato l'11 luglio da Marsala viene presentata come reale. Tale traccia, come evidenziato a suo tempo dalla parte civile:

“Sta a circa cinque miglia dal luogo dell'ultima registrazione del DC9 con transponder acceso fatta da Marsala”¹²⁹

La possibilità che la traccia AJ452 possa essere stata creata casualmente così vicino alla traccia AJ421 (DC9 ITIGI) è, a nostro parere, da escludere. Le sole spiegazioni possibili sono:

- se la traccia è reale, che rappresenti un aereo recatosi sul luogo dove venti minuti prima era precipitato il DC9 ITIGI;

¹²⁷ Aldo Corsaro, verbale testimonianza 20 settembre 1995, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.101, da p.20701.

¹²⁸ Luciano Carico, verbale interrogatorio 16 maggio 1997, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 65, da p.16454.

¹²⁹ Paolo Miggiano, “Note alla perizia d'ufficio...” cit., 1990, p.19.

- se la traccia è simulata, che rappresenti un marcatore messo sul punto dell'ultima risposta transponder del DC9 ITIGI, avendo ricavato tale posizione da una riduzione dati.

Altrettanto significative sono le affermazioni che tre radaristi di Marsala, in primo luogo il capo controllore Ballini, fanno a Martina Franca e a Licola sul fatto di non aver mai visto la traccia del DC9 ITIGI.

La prima di tali dichiarazioni affermazioni avviene alle 21:21 locali, poco prima che venga posta fine alla cosiddetta Synadex:

*"MARTINA FRANCA - Senti e... voi l'avete avvistato questo?
MARSALA - Prego?
MARTINA FRANCA - L'avete avvistato?
MARSALA - Eh no, negativo!
MARTINA FRANCA - Negativo. Senti passa il capitano Ballini, lo vuole il capitano Patroni!
MARSALA - Oh un attimo!
MARTINA FRANCA - Urgente!
MARSALA - Sì!
PATRONI - Pronto, Ballini?
BALLINI - Sì dimmi
PATRONI - Senti un po' per questo DC9 qui
BALLINI - Eh.. dunque.. a questo punto.. non lo so che dirti, spero..
PATRONI - Non è stato avvistato da voi?
BALLINI - Macchè!' ¹³⁰*

L'affermazione di Ballini diventa la posizione ufficiale linea del sito e viene ripetuta due volte nell'ora seguente, alle 21:27 e alle 21:48 locali¹³¹.

¹³⁰ RegISTRAZIONI foniche Marsala, canale 22, ore 19:21 Zulu. Per la versione dei PU, che collocano questa comunicazione verso le 19:23/Z, cfr. G. GIORDANO, S. ROSSI, "Bobina nr. II, RegISTRAZIONI telefoniche e TBT, Marsala (Moro), Trascrizione", p. 114-115.

¹³¹ La seconda telefonata, sempre tra Marsala e Martina Franca, è in RegISTRAZIONI foniche Marsala, canale 22, ore 19:27 Zulu:
VITAGGIO - Pronto?
PATRONI - Sono Patroni Griffi chi è ?
VITAGGIO - Sergente maggiore Vitaggio!

Come e perché Ballini abbia deciso questa linea, in contrasto con quanto registrato dal radar e affermato da Carico, è uno dei segreti che l'indagine non è riuscita a svelare. Sembra comunque verosimile che un tale atteggiamento derivasse, piuttosto che da una iniziativa individuale del Ballini, da una linea di condotta stabilita da altri. In questa direzione sembra andare una dichiarazione resa da Ballini nel corso dell'ispezione effettuata a Marsala nel 1995:

“Siccome la Synadex era qualcosa che noi cercavamo di evitare, [l'allarme di Roma per la perdita dell'aereo, ndr] è stata la scusa buona per chiamare il SOC, quasi sicuramente, però può darsi che ho chiamato qualcun altro”¹³²

PATRONI - Senti un po', con Palermo poi avete pa... avete contattato?

VITAGGIO - Sì, sì!

PATRONI - Cosa dice Palermo?

VITAGGIO - Palermo non l'ha avuto mai in contatto!

PATRONI - Mai avuto in contatto?

VITAGGIO - Sì!

PATRONI - Quindi voi neanche l'avete controllato, mi confermate?

VITAGGIO - No, confermiamo che non l'abbiamo mai controllato!

PATRONI - Mai controllato. Né Palermo ha avuto nessun contatto!

VITAGGIO - Nessun contatto!

Per la versione dei PU, che collocano questa chiamata alle 21:30/L, cfr. G. GIORDANO, S. ROSSI, "Bobina nr. II, Registrazioni telefoniche e TBT, Marsala (Moro), Trascrizione", p. 117

La terza telefonata, tra Pasquale Abate, assistente di Ballini, e Licola è in Registrazioni foniche Marsala, canale 13, ore 19:48 Zulu:

“MARSALA, ABATE: Pronto

LICOLA: Oh... l'ultima posizione georef dell'Alfa Golf 266

MARSALA, ABATE: Eh, eh... dammela

LICOLA: Che l'ho avvistata io, è sull'Ambra 18 Bravo ai 00

MARSALA, ABATE: Eh.. me l'hai data

LICOLA: E tu devi interrogare il nastro, mo'?

MARSALA, ABATE: No, no e io non l'ho vista proprio!

LICOLA: Ah, non l'hai vista proprio tu?

MARSALA, ABATE: No, no

LICOLA: Mm Va buo'. Ciao

MARSALA, ABATE: Ciao”

Il radarista di Marsala è stato identificato come Abate da Adulio Ballini, trascrizione interrogatorio del 10 gennaio 1996, Atti Ustica, doc 23610811, volume 2, fascicolo 36, da p.10811

¹³² Trascrizione ispezione Marsala 11 ottobre 1995, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.22, da p.6473.

Sembra anche degno di nota, come indizio della percezione da parte di Marsala della caduta del DC9 ITIGI come un evento di interesse militare, l'effettuazione da parte del guida caccia Sebastiano Muti – due minuti dopo la prima chiamata d'emergenza di Palermo – di alcune chiamate sulla frequenza d'allarme militare¹³³.

Interessanti, sul livello generale d'allerta del sito, sono le incredibili affermazioni di Salvatore Loi:

“Giudice Priore su domanda di P.G.: Senta, il pannello quello posizionato di fronte al muro dove c'era l'orologio di fronte a voi nella sala operativa c'era scritto: 'stato di allerta'. C'era scritto condizioni normali prima (incomp.)... Avete acceso qualche altra spia dopo le telefonate?

Loi: adesso non mi ricordo, ma quello mi sembra che si usa soltanto quando fai una esercitazione grossa, mi sembra eh, adesso non voglio... Il giorno non lo so.

Pubbl. Min.: Ma con gli aerei nemici che cosa succede? Identificate aerei identificati come aerei nemici, sul pannello che cosa di produce?

Loi: dipende cosa decide il capo controllore, o non so chi lo faccia.

Pubbl. Min.: Ma lei lo vedeva il pannello? Ce lo aveva davanti?

Loi: ce l'ho davanti come tutti gli altri.

Pubbl. Min.: E quindi se si fosse acceso qualche cosa lei lo avrebbe visto?

Loi: non ci faccio caso”¹³⁴.

Ancora oggi non sappiamo la condizione d'allerta di Marsala: normal, alfa, bravo, charlie, delta.

Molto interessante, al fine di comprenderlo indirettamente, è quanto l'A.G. ha scoperto in merito alle *altre* esercitazioni.

Il 26 giugno, a Marsala, c'è l'esercitazione Dark Jock; il 27 c'è la Synadex; il 28 un'altra Synadex¹³⁵.

¹³³ Trascrizione ispezione Marsala 11 ottobre 1995, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 22, da p.6473. Tale fatto è stato giustificato, dal guida caccia Massaro, con la poca esperienza di Muti.

¹³⁴ Salvatore Loi, trascrizione interrogatorio 13 ottobre 1995, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc. 23, da p.6820.

A Marsala c'era un clima operativo da un'esercitazione al giorno! Il guida caccia e controllore d'esercitazione Massaro ha giustificato la frequenza delle esercitazioni con la prova (Taceval, *Tactical Evaluation*) gestita da superiori enti Nato, a cui il sito sarebbe sottoposto a settembre. Certamente però, tali esercitazioni servivano a migliorare la capacità operativa del sito in relazione alla situazione generale di tensione presente nel Mediterraneo.

Le riduzioni dati.

Nella requisitoria della pubblica accusa viene trattato approfonditamente l'aspetto delle riduzioni dati effettuate da Marsala. Tutti gli imputati del sito hanno per anni negato che alcuna riduzione dati fosse stata fatta. Nel 1995, Andrea del Zoppo, all'epoca della strage tenente dell'ufficio operazioni di Marsala apre una breccia su questo punto:

“La sera del disastro, fui chiamato in sala, e giuntovi a circa un'ora di distanza dall'evento, vidi un tabulato di track history recording che era stato prodotto allo scopo di verificare se la traccia del velivolo incidentato fosse stata avvistata dai sistemi radar ed eventualmente anche registrata. Non ricordo a quale ora iniziasse e terminasse il tabulato tradotto. Ritengo comunque che come da prassi fosse stata richiesta una riduzione dati da almeno mezz'ora prima a mezz'ora dopo. In quell'occasione non ho notato l'intervallo nella registrazione, in quanto lo scopo dell'esame del tabulato era quello di rilevare tracce eventualmente correlabili con il DC9 Itavia.

A d.r.: Ricordo anche di aver rilevato una traccia con caratteristiche di volo compatibili con la traccia ricercata (DC9) e di aver richiesto a Roma A.C.C., credo sul telefono R.I.T.A. Del combat staff (saletta posta alle spalle della sala operativa), la conferma del codice assegnato al velivolo DC9 Itavia. Avuta notizia del codice assegnato, fu possibile

¹³⁵ Vedi Andrea Del Zoppo, trascrizione testimonianza 26 gennaio 1996, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 113, dap.23145. Il quadro di sala operativa per l'esercitazione Dark Jock è riportato in Atti Ustica, vol.3 testi, fasc.113, p.23144.

*individuare la traccia sul tabulato e quindi l'ora e la posizione dell'ultimo avvistamento, dati che ritengo furono poi trasmessi al SOC di Martina Franca*¹³⁶.

Due anni dopo, Del Zoppo, conferma la dichiarazione, in una testimonianza citata nella requisitoria della pubblica accusa:

*"Sono sicuro di aver compiuto, quella sera, le seguenti attività: di aver esaminato la Thr; di aver telefonato a Roma per avere il mod 3 del velivolo; di aver individuato sulla Thr la traccia corrispondente e di aver comunicato alla sala le coordinate corrispondenti al luogo di scomparsa. Non posso escludere che la Thr sia stata esaminata prima da altri e che quindi la sala fosse già a conoscenza delle coordinate dell'incidente" (esame del 10.05.97)*¹³⁷.

Solo dopo la prima testimonianza di Del Zoppo, diversi imputati iniziano a fare mezze ammissioni sulla possibilità che nel sito fosse stata fatta una riduzione dati.

Della rivelazione di Del Zoppo vanno sottolineati due aspetti. Il primo è relativo alla telefonata fatta a Roma, presumibilmente al Nima, che non appare né nelle registrazioni foniche di Marsala né in quelle di Ciampino. E' quindi da questo telefono non registrato, sito nelle immediate vicinanze della cabina capo controllore, che il capitano Adulio Ballini ha probabilmente parlato con ufficiali superiori diversi dal terzo settore.

Il secondo aspetto delle dichiarazioni di Del Zoppo sta nella frase finale del secondo stralcio di testimonianza. L'affermazione di Del Zoppo, che non esclude la possibilità che la sala fosse già a conoscenza delle coordinate dell'incidente, lascia aperta la questione di quando fosse stata fatta la prima riduzione dati. Come spiegato in

¹³⁶ Andrea Del Zoppo, verbale testimonianza 24 maggio 1995, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 96, da p.19847.

¹³⁷ Andrea del Zoppo, verbale testimonianza 10 maggio 1997, atti Ustica, col.3 testi, fasc.

precedenza, la prima riduzione dati può essere stata fatta nei minuti immediatamente successivi all'interruzione delle registrazioni.

Sulle riduzioni dati effettuate a Marsala, la requisitoria della pubblica accusa sottolinea le prove di riduzioni dati – registrate sul tabulato consolle – ordinate al sistema dal capo sorveglianza (Giordano) alle 00:02, 01:30 e 08:39 locali del 28 giugno¹³⁸. Non è chiaro se queste riduzioni dati siano di tipo *on line*, quindi relative a singole tracce presenti sullo schermo di Marsala, oppure riduzioni in *batch* relative a un periodo di tempo passato. Non è chiaro cioè se esse abbiano riguardato la traccia del DC9 ITIGI oppure altre tracce presenti nei cieli nel prosieguo della serata. In ogni caso, la pubblica accusa sottolinea giustamente che queste riduzioni dati non appaiono da nessuna parte, né sul registro dell'addetto al computer, né su quello del guida caccia, né su quello – mai trovato – del capo sorveglianza.

La guida assistita.

Nella requisitoria della pubblica accusa viene posto in evidenza che il guida caccia

“effettua numerose operazioni di posizionamento della ball tab per vector assistance e cioè per condurre sul posto [dell'incidente, ndr] un velivolo, sin dai momenti immediatamente successivi alla ripresa della registrazione”¹³⁹.

La pubblica accusa sostiene che una tale operazione – di posizionamento sul punto dell'incidente – non sarebbe stata possibile senza una riduzione dati precedente che avesse permesso di individuare la posizione. La requisitoria lascia anche intendere, ma

¹³⁸ Requisitoria della pubblica accusa, p.403.

¹³⁹ Requisitoria della pubblica accusa, p.401.

senza affermarlo, che le operazioni di guida assistita delle 21:48 locali possano aver riguardato un aeromobile reale, diverso dal primo elicottero del soccorso aereo italiano, che arriva nell'area dell'evento solo alle 22:55 locali¹⁴⁰.

Tre telefonate, effettuate da Marsala nei dieci minuti precedenti, sembrano indicare che il sito aveva già fatto la riduzione dati e si muoveva in due direzioni: da una parte si stava in effetti apprestando a guidare gli eventuali soccorsi sul luogo dell'evento; dall'altra stava effettuando un'analisi approfondita dello scenario aereo dell'evento:

"21:37

MARSALA: "Allora guarda: Palermo ci ha informato che stanno facendo uscire i mezzi della Capitaneria di Porto. Per favore vogliamo sapere il soccorso che deve fare".

MARTINA FRANCA-SOC: "Eh.. un attimo eh... il soccorso sta dall'altra parte, sta ... sta dando ordini lui no?"

MARSALA "Sì, volevamo sapere se c' un coordinamento per qualche aereo, qualche elicottero di Catania che va".

MARTINA FRANCA-SOC "Stanno già coordinando il, il soccorso".

MARSALA "Sì, ce lo fate sapere appena hanno preso le decisioni?"

MARTINA FRANCA-SOC "Va buo".

MARSALA "Grazie"¹⁴¹

"21:39

PALERMO: "Moro?"

MARSALA: "Nessuna notizia?"

PALERMO: "Niente guarda, io adesso sto facendo uscire i mezzi della Capitaneria di porto, li mando verso Ustica..".

MARSALA: "E sì probabilmente..".

PALERMO: "E vediamo lì da quella parte..".

MARSALA: "Va beh ora vediamo se il soccorso manda qualche aereo, lo portiamo noi".

¹⁴⁰ Requisitoria della pubblica accusa, p.401.

¹⁴¹ Registrazioni foniche Marsala, canale 22, ore 19:37 Zulu.

PALERMO: "Va bene".
MARSALA: "Sulla radiale che ci ha dato Roma."
PALERMO: "Va bene!".
MARSALA: "Ciao!".
PALERMO: "Ciao!"¹⁴².

"21:41

MARSALA-AMBIENTE: "L'ultima mezz'ora? L'ultima mezz'ora".
PALERMO: "Moro..".
MARSALA: "Senti... dalle 19.00 è atterrato qualche aereo da te?".
PALERMO: "Dalle 19.00. Senti qua abbiamo un sacco di macello e tu mi chiedi questo?".
MARSALA: "No, no, senti, senti, senti..".
PALERMO: "Eh!".
MARSALA: "Siccome da noi, noi abbiamo io... identificato un aereo..".
PALERMO: "Sì..".
MARSALA: "Che scendeva sull'A 18..".
PALERMO: "Scendeva sulla 18?".
MARSALA: "Eh! E l'abbiamo perso su di voi, hai capito?".
PALERMO: "Voi l'avete perso su di noi?".
MARSALA: "Eh!".
PALERMO: "Ma... senti questo qui doveva venire dall'Ambra 13..".
MARSALA: "Dall'Ambra 13..".
PALERMO: "Dall'Ambra 13, non dall'Ambra 18!".
MARSALA: "Eh! Comunque da voi l'ultima mezz'ora non è atterrato niente!".
PALERMO: "Aspetta un attimo... E' atterrata la 330 che proprio veniva dall'Ambra 18!".
MARSALA: "Ah è atterrato?".
PALERMO: "Sì!".
MARSALA: "Alitalia 330?".
PALERMO: "Sì la BM 3-30!".
MARSALA: "BM 3-30 a posto allora!".
PALERMO: "OK!".
MARSALA: "Ciao grazie, scusa eh!".
PALERMO: "Voi guardate sempre in giro..".

¹⁴² RegISTRAZIONI foniche Marsala, canale 14, ore 19:39 Zulu.

MARSALA: "E ma noi stiamo guardando stiamo... stiamo chiamando..".

PALERMO: "OK!".

MARSALA-AMBIENTE: "Allora chiedevo se in quest'ultima ora c'era stato un qualche aereo che scendeva sulla 18 alfa, verso Palermo ..inc.."143

Le rotte dei C-141.

Due radaristi di Marsala ricordano bene il movimento di C-141 americani.

Nel 1980, come ancor oggi, solo gli Stati Uniti disponevano di C-141¹⁴⁴. Come afferma Mario Sardu, assistente al capo sorveglianza, al giudice Priore:

" Giudice Priore: a quel tempo chi disponeva di C141?

Sardu: solo l'America.

Giudice priore: e dove stavano questi in genere di stanza?

Sardu: a Palermo oppure anche a Sigonella.

Giudice priore: e quanti erano a Sigonella?

Sardu: atterravano e ripartivano.

Giudice priore: ma di stanza?

Sardu: non lo so. Io so che andavano e venivano.

Giudice priore: ad Aviano c'erano?

Sardu: no, non lo so.

Giudice priore: e allora dove stavano di stanza in Europa?

Sardu: non ricordo, non lo so se la Germania li faceva atterrare. Di basi militari ce n'erano in Grecia (...) Poi in Spagna c'era Torrejon e Roca [leggi Rota, ndr]"145.

L'affermazione di Sardu sembra confermata, relativamente al giorno precedente dell'evento e all'aeroporto di Palermo, dalla testimonianza di Sara Ferrara:

¹⁴³ RegISTRAZIONI foniche Marsala, canale 13, ore 19:41 Zulu.

¹⁴⁴ Vedi messaggio elettronico 27 aprile 1999 ore 14:26, inviato a Paolo Miggiano da Pieter Wezeman del Sipri, che ha consultato la banca dati dell'istituto sul commercio mondiale d'armamenti: "I C-141 non sono stati venduti ad alcun paese e sono stati usati solo dagli Stati Uniti" ("C-141's have not been transferred to any country and have only be used by the USA").

¹⁴⁵ Mario Sardu, trascrizione interrogatorio 4 gennaio 1996, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.34, da p.10314.

“Il giorno 26.06.80 mi trovavo all'aeroporto di Punta Raisi in attesa dell'arrivo di mio figlio proveniente da Roma nel primo pomeriggio, non ricordo l'ora esatta. Entrando nell'aerostazione notai la presenza numerosa di militari americani in tuta mimetica che transitavano a gruppo e singoli nell'aerostazione e particolarmente al bar dove mi ero recata per prendere qualcosa. Fuori l'aerostazione sul piazzale vi erano diversi mezzi militari e 2 o 3 aerei americani, dico con certezza che erano americani in quanto so riconoscere la lingua inglese da quella americana. L'aereo riporta' circa un'ora di ritardo e all'arrivo mio figlio mi chiese il perché della presenza di tutto quel personale militare; io gli risposi che forse vi erano delle esercitazioni militari, mio figlio mi riferì che avevano sorvolato per un po' l'aeroporto prima di avere l'autorizzazione ad atterrare”¹⁴⁶.

Salvatore Loi, identificatore, ricorda anche lui i C-141, ma non rammenta che atterrasero in Italia, né in Egitto:

“Giudice priore: cioè, il charlie 141 non e' un aereo che passa tutti i giorni.

Loi: no, sono da trasporto e passavano magari qualcuno ogni tanto. Ne passavano tanti. Pero', che passassero tutti i giorni, non glielo so dire.

Giudice priore: "ogni tanto", che in intende?

Loi: ogni 15, 20 giorni, un mese. Non lo so.

Giudice priore: si ricorda da dove venivano e dove andavano?

Loi: mah, io di solito li vedevo venire dalla Spagna e andare in Grecia, oppure viceversa.

Giudice priore: perche' avevano una base in Spagna, mi pare?

Loi: si', Torrejon, mi sembra.

Giudice priore: e invece in Grecia dove facevano scalo?

Loi: o in Turchia o in Grecia. C'era una base militare ad Acrotiri, mi sembra che fosse.

Giudice priore: come?

Loi: a Acrotiri.

Giudice priore: Acrotiri e' Cipro pero'.

Loi: da quelle parti. So che tagliavano sopra, qualche volta passavano sopra di noi.

Giudice priore: ma atterravano qualche volta in Italia i C141?

¹⁴⁶ Sara Ferrara, verbale testimonianza 15 settembre 1993, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.65, p.14347.

Loi: no, mi pare di no.

Giudice priore: perché hanno bisogno di una pista speciale o perché non...

Loi: no, non lo so. Ne ho contati parecchi che facevano sempre questo tragitto qua”¹⁴⁷.

3.8 Siracusa

Il sito radar manuale di Siracusa avrebbe potuto essere una fonte importante d'informazioni specifiche e d'ambiente sull'abbattimento del DC9 ITIGI.

Tale centro radar viene espressamente citato – nel documento di linea sull'evento Ustica inviato dallo Stato maggiore aeronautica a vari enti nel dicembre 1980 – come fonte di prova contraria alla presenza di aerei non identificati nei pressi del DC9 ITIGI.

Il sito di Siracusa è anche importante perché vicino alla base aeronavale americana di Sigonella, dove il giorno dell'evento è operativo lo stormo di volo sbarcato della portaerei Saratoga, all'ancora nel porto di Napoli. Da Sigonella decollano – da mezzogiorno alle 17:00 locali del 27 giugno 1980 – una ventina di aerei, per un totale di 25 ore di volo. Più precisamente, si tratta di quindici caccia Phantom F-4, tre aerei antisommergibile Viking S-3 e un elicottero SH3¹⁴⁸.

Risultati dell'indagine.

Verificare se il centro radar della Sicilia orientale fosse in servizio, o in avaria, o in manutenzione al momento della strage è stato un tema molto approfondito nell'istruttoria.

¹⁴⁷ Salvatore Loi, trascrizione interrogatorio 4 gennaio 1996, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.34, da p.10362.

¹⁴⁸ Telex del 28 aprile 1989 da USCINCEUR Vaihingen al JOINT STAFF Washington e per conoscenza a vari enti militari americani.

I risultati investigativi sembrano indicare che il sito, nel giorno dell'evento, sia stato in manutenzione dalle 14:00 alle 20:34 locali¹⁴⁹, quando Siracusa avrebbe comunicato in codice a Marsala il ritorno all'operatività¹⁵⁰.

Se ciò corrisponde al vero, Siracusa non avrebbe potuto registrare l'attività volativa militare americana decollata da Sigonella, mentre avrebbe potuto avere dati sull'abbattimento del DC9 ITIGI.

Tali dati, come già visto citati in documenti ufficiali dell'Aeronautica, non sono però mai giunti all'A.G.. La requisitoria della pubblica accusa nota:

“il DA1 di Siracusa non è mai stato consegnato. Altra documentazione del sito è stata pure soppressa”¹⁵¹.

L'altra documentazione soppressa viene dettagliata più avanti nella requisitoria:

“B) Siracusa: di questo sito, si e' in possesso di pochi elementi: nessuna traccia di registrazioni telefoniche del sito, nessuna traccia di plottaggi (all'epoca Siracusa operava in fonetico manuale) nessun registro o altro documento tranne un foglio dal quale si e' risaliti alle persone di turno quella notte (capo controllore Corsaro Aldo, assistente capo controllore Arena Giuseppe piu' altri)”¹⁵².

In relazione a questo sito, la requisitoria della pubblica accusa cita due volte una telefonata dell 21:48 locali tra Ciampino e Siracusa, in cui quest'ultima parla di avere due voli – sconosciuti all'interlocutore di Ciampino – sull'aerovia Green 8, definita dalla

¹⁴⁹ Requisitoria della pubblica accusa, pp.387-390.

¹⁵⁰ Vedi registrazioni radar Marsala, canale 22, 18:34 Zulu, la conversazione comincia con Siracusa che dice: "Senti in booknumber 10.93!".

¹⁵¹ Requisitoria della pubblica accusa, p.375.

¹⁵² Requisitoria della pubblica accusa, pp.469-470.

requisitoria “una aerovia militare che scende verso la Calabria e prosegue poi per la Grecia”¹⁵³.

Tale ultima definizione potrebbe rivelarsi imprecisa. E' vero che l'aerovia Green 8 va verso la Grecia, ma non risulta a chi scrive che essa sia un'aerovia militare. Accanto alla Green 8 passa invece un corridoio militare diretto verso la Grecia. Inoltre, i due traffici a cui fa riferimento Siracusa sembrano corrispondere a due voli civili decollati da Ciampino, che potevano essere presenti sulla Green 8 al momento della telefonata. In particolare si tratta:

- volo SQ445, SIF3 5363, Jumbo della Singapore Airlines da Roma Fiumicino a Bahrein, rotta Ambra 1 - Caraffa - Green 8, decollato verso le 21:21 locali;
- volo IY521, SIF3 5367, B727 della Yemen Airways da Roma ad Atene, rotta Ambra 1 - Caraffa - Green 8 - Atene, decollato verso le 21:30 locali.

Il fatto che il controllore di Roma, che è il centro di controllo del traffico aereo civile, dica a un radarista di un sito militare di non avere “niente sulla G-8, io personalmente”, non è necessariamente una prova del fatto che i due traffici seguiti da Siracusa fossero militari. La frase del controllore di Ciampino potrebbe infatti avere altre spiegazioni. Il controllore di Ciampino, ad esempio, poteva essere addetto a un settore geografico diverso da quelli attraversati dall'aerovia Green 8. Oppure poteva essere un controllore del Nima Ciampino, che però - lui personalmente - non stava guidando alcun traffico. Oppure i due voli citati, che erano sicuramente visti da Siracusa, potevano invece usciti dalla copertura radar di Ciampino.

Registrazioni radar.

¹⁵³ Requisitoria della pubblica accusa, p.483. L'affermazione viene ripetuta a p.557.

Le registrazioni radar manuali di Siracusa, pur se citate dagli imputati Ferri e Tascio in documenti ufficiali come fonte di prova contraria alla presenza di altri aerei accanto al DC9, non sono mai state consegnate all'A.G.. Siracusa avrebbe potuto anche avere informazioni radar che potevano agilmente coprire il buco di Marsala successivo alle ore 21:04 locali. Si trattava quindi di registrazioni particolarmente significative.

Registrazioni foniche.

Le registrazioni foniche di Siracusa così come le telefonate con Siracusa presenti nelle registrazioni di Ciampino non sono mai state consegnate all'A.G..

La requisitoria della pubblica accusa sottolinea come le telefonate tra Ciampino e Siracusa siano state a suo tempo messe a disposizione della commissione Luzzatti, ma attraverso il filtro di un sottufficiale dell'Aeronautica, che le ascoltava e trascriveva:

“... Tra gli allegati al lavoro della commissione Luzzatti sono state acquisite anche trascrizioni ‘delle comunicazioni telefoniche intercorse tra il centro di controllo regionale di Roma e C.r.a.m. di Siracusa - incivolo giorno 27.07.80’, che invece non furono mai consegnate all'autorità giudiziaria e i cui originali non sono mai stati rinvenuti.

L'ascolto fu effettuato sin dai giorni immediatamente successivi dal controllore del traffico aereo Francesco Mancini, il quale prestava servizio come controllore presso l'itav di Ciampino e che fu distaccato a collaborare con la commissione Luzzatti L'ascolto ebbe luogo sui nastri che sin dalla sera stessa si ordinò di ‘bloccare’”¹⁵⁴.

L'importanza delle comunicazioni foniche di Siracusa investe le attività volative svolte dagli aerei militari americani (C5 Galaxy, F4

¹⁵⁴ Requisitoria della pubblica accusa, p.386.

Phantom, P3 *Orion*, ecc.) atterrati e decollati da Sigonella nel corso della giornata.

A conferma di ciò, la requisitoria della pubblica accusa, a proposito delle telefonate intercorse tra Martina Franca e Sigonella, afferma l'esistenza di una:

“Serie di telefonate a Sigonella dalle ore 21:46Z e segg. (si noti in particolare quella delle 21:47 nella quale si chiede di decolli di velivoli americani di tutte le rotte e di tutti i tipi”¹⁵⁵

Per i motivi sopra indicati, nella tabella 1, la casella delle registrazioni foniche è nera.

3.9 Iacotenente

Il sito radar di Iacotenente, in Puglia, pur lontano dal luogo della caduta del DC9 ITIGI è stato coinvolto sia nella caduta del DC9 sia nella caduta del Mig 23 libico.

L'attivazione di Iacotenente sul DC9 ITIGI è originata dall'atteggiamento di Licola che, la sera dell'evento, manda al terzo SOC la traccia LK477 come correlabile al DC9 ITIGI o comunque collegata alla caduta dell'aereo dell'Itavia. Siccome la sigla Lima Golf corrisponde al sito di Potenza Picena, è questo il sito che può fornire altri dati su quella traccia, necessari a ricostruire l'intera storia del volo.

Potenza Picena è però un centro che fa capo al primo SOC di Monte Venda. Il terzo settore di Martina Franca non ha quindi canali diretti per contattare Potenza Picena. Contatti diretti (telefonici e

¹⁵⁵ Requisitoria della pubblica accusa, p.488.

radar) con Potenza Picena li tiene invece il sito di Iacotenente, che dipende da Martina Franca. Da qui la richiesta di Vito Patroni Griffi, capo controllore di Martina Franca, a Iacotenente di fare da tramite e chiedere a Potenza Picena una riduzione dati per avere ulteriori dati sulla traccia che Licola ha correlato col DC9 ITIGI.

Risultati delle indagini.

La requisitoria della pubblica accusa così descrive la situazione documentale di questo sito della difesa aerea:

“F) Iacotenente: non sono stati rinvenuti i registri di sala operativa; e' stata distrutta in data 01.02.88 la minuta del plottaggio LJ054 trasmesso da Iacotenente a Martina Franca, plottaggio che peraltro Martina Franca non risulta aver mai ricevuto”¹⁵⁶.

Registrazioni radar.

Le registrazioni radar di Iacotenente hanno poco valore nella ricostruzione della storia di volo del DC9 ITIGI. Esse però hanno un valore significativo nel ricostruire l'ambiente in cui il velivolo di linea dell'Itavia è stato abbattuto. In particolare, esse avrebbero dovuto contenere le tracce delle missioni d'intercettazione effettuate da caccia militari italiani decollati da Gioia del Colle nel pomeriggio del 27 giugno 1980. Queste registrazioni radar non sono mai state consegnate ai giudici.

Registrazioni foniche.

Le registrazioni foniche di Iacotenente hanno certamente contenuto la discussione tra questo sito e Potenza Picena sulla presunta traccia LK477, collegata da Licola all'abbattimento del DC9 ITIGI. Nel nastro fonico di Iacotenente sarebbero dovute essere presenti anche le comunicazioni con gli intercettori decollati da Gioia

del Colle nel pomeriggio. Queste registrazioni non sono mai arrivate all'A.G..

3.10 Martina Franca

Il terzoROC-SOC di Martina Franca è il comando operativo a cui rispondono i siti della difesa aerea dell'Italia meridionale.

Tra questi, ci sono i siti a diverso titolo coinvolti, la sera stessa dell'evento, nell'indagine sull'abbattimento del DC9 ITIGI: Licola (manuale); Marsala (semiautomatico); Iacotenente (semiautomatico); Siracusa (manuale). Nel terzoROC-SOC è presente anche il centro regionale soccorso (RCC).

Il terzoROC-SOC è stato quindi investito in pieno dalle attività di ricerca delle informazioni e anche di soccorso relative al DC9 ITIGI.

Risultati dell'indagine.

In merito alla documentazione di Martina Franca, così si esprime la requisitoria della pubblica accusa:

“G) Martina Franca: e' stato rinvenuto solo il registro Rcc; mancano il registro del capo controllore del SOC ed i registri di sala operativa nonche' il registro delle spedizioni telex (mancanza quest'ultima particolarmente inquietante ove si consideri che dalle telefonate tra Martina Franca e Licola ed in particolare dal combinato disposto da quella, sopraccitata delle 19,40/z e quelle delle 23,04/z e segg. emerge con certezza che i plottaggi furono inviati da Licola a Martina Franca con telescrivente e Martina Franca dichiara per telefono di averli ricevuti).

Un nastro contenente numerose e interessantissime telefonate registrate presso il sito di Martina Franca, benché ascoltato nell'ambito dell'attività svolta dalla commissione Pisano nel 1989 non fu mai messo a disposizione dell'A.G. e fu acquisito da quest'ultima soltanto alla fine del 1990 presso lo Sma”¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Requisitoria della pubblica accusa, p.473.

¹⁵⁷ Requisitoria della pubblica accusa, p p.473-474.

Registrazioni radar.

La questione relativa alle registrazioni radar di Martina Franca è un esempio chiaro di depistaggio nei confronti dell'A.G., diretto non solo ad impedire l'accesso ad una fonte importante d'informazioni, ma anche a nascondere la stessa esistenza di una tale fonte.

Già nell'ottobre 1989, Romolo Mangani, all'epoca generale di brigata e comandante del terzoROC, aveva sostenuto:

“A Martina Franca non giungevano integralmente le registrazioni automatiche effettuate dai singoli radar e conseguentemente non esisteva una registrazione integrale dei dati provenienti dalle singole stazioni. Il capo controllore di Martina, che aveva in visione diretta sullo schermo la medesima situazione reale che contemporaneamente appariva sugli schermi radar delle singole stazioni, operava una selezione tra tutte le tracce per categoria escludendo dalla trasmissione proveniente dalle singole stazioni, le tracce ritenute non di interesse. Quindi soltanto le categorie di tracce ritenute rilevanti venivano registrate a Martina Franca”¹⁵⁸.

Tre anni dopo Vito Patroni Griffi, capitano e capo controllore a Martina la sera dell'evento, liquidava la questione in sole nove parole, all'inizio della sua prima testimonianza registrata:

“Come ben sapete, le tracce friendly al SOC non ci arrivano”¹⁵⁹

Nel 1994, un anno dopo l'esame del Patroni Griffi, Giancarlo Arati, all'epoca dell'evento colonnello e comandante del terzo SOC, affermava:

¹⁵⁸ Romolo Mangani, verbale testimonianza 28 ottobre 1990, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.2, da p.386.

¹⁵⁹ Vito Patroni Griffi, trascrizione testimonianza 15 gennaio 1992, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.29, da p.6538.

“Il SOC non ha radar, coordina la difesa aerea facendo capo alla 5^a Ataf di Vicenza. Al SOC veniva trasmesso il traffico significativo. Per traffico si intendono le seguenti tracce:

- *x ray: tracce sconosciute probabilmente nemiche;*
- *zombi: velivoli del Patto di Varsavia o comunque nemico potenziale in transito autorizzato nel nostro territorio oppure non autorizzato ma fuori dal nostro spazio aereo;*
- *hostile: velivoli nemici che hanno compiuto atti ostili sul nostro territorio;*
- *uniform: tracce sconosciute probabili amiche;*
- *ic: intercettori nostri in volo;*
- *kilo: erano tracce di particolare interesse (velivoli dirottati, di emergenza, vip, etc.)”¹⁶⁰.*

Nel gennaio 1996, Patroni Griffi aveva ribadito la posizione, ammettendo che a Martina avevano un registro DA1 ricavato dalle comunicazioni telefoniche dei siti manuali collegati, ma precisando che :

“Il traffico amico non mi veniva riportato... le tracce friendly diciamo non mi venivano riportate”¹⁶¹.

E ancora:

“Noi al momento dell’incidente, diciamo, come SOC avevamo ben poco. Come traffico non è che c’era riportato tutto il traffico”¹⁶².

Il fatto che a Martina Franca non arrivasse il traffico amico registrato da Marsala è quindi stato dato per assodato, nonostante la stampa dei tabulati tracce di Marsala, effettuata nel 1990, già contenesse – contrariamente ai tabulati ricavati in precedenza – la colonna relativa alle comunicazioni in *cross tell* e nonostante una

¹⁶⁰ Giancarlo Arati, verbale testimonianza 26 ottobre 1994, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.83, da p.17991.

¹⁶¹ Vito Patroni Griffi, trascrizione testimonianza 8 gennaio 1996, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 108, da p.22126.

¹⁶² Vito Patroni Griffi, trascrizione testimonianza 31 gennaio 1996, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 115, da p.23440.

serie di testimonianze che contrastavano con le tesi dei vertici del terzo SOC. Già nel 1989, le dichiarazioni di Adulio Ballini, capitano e capo controllore a Marsala, suggerivano, infatti, una diversa interpretazione:

“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”¹⁶³

Nel 1995, Andrea Del Zoppo, all'epoca dell'evento tenente dell'ufficio operazioni di Marsala, aveva spiegato all'A.G. come Marsala avesse inviato a Martina Franca quasi tutte le tracce rilevate:

*“Avendo preso breve visione del tabulato di track history recording relativo a Marsala che ha inizio alle ore 18,09... posso dedurre che i siti con i quali Marsala effettuava il cross tell Nadge erano tre, giacche' tanti sono i canali per i quali appaiono telling states diversi da 0 (zero). In particolare da un confronto tra i sopraddetti telling states, i Nato track number interessati e lo "stato" di locale o remota delle tracce interessate, ritengo di poter dedurre che il primo canale, da sinistra verso destra, fosse quello con Poggio Ballone, il secondo Martina Franca e il terzo Iacotenente (...)
Sul canale 2 non risultano mai tracce ricevute, ed il canale risulta attivo in trasmissione per la maggior parte delle tracce locali di Marsala. Essendo il SOC di Martina Franca l'unico ente collegato con Marsala abilitato solo a ricevere e non a trasmettere, ritengo che il canale numero 2, sia quello dedicato a Martina Franca”¹⁶⁴.*

Sei mesi dopo, l'analisi di Del Zoppo trovava conferma in una testimonianza di Rosario Attanasi, assistente di Patroni Griffi:

“Collegio peritale: scusi, tornando un attimo indietro al discorso della raccolta dei dati dalle varie sedi. Voi eravate collegati in automatico con il sistema Nadge con una serie di

¹⁶³ Adulio Ballini, verbale interrogatorio 25 settembre 1989, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.2, da p.387.

¹⁶⁴ Andrea Del Zoppo, verbale testimonianza 22 maggio 1995, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.95, da p.19798.

siti automatici, no? Quindi anche voi avevate disponibili delle tracce che vi venivano inviate in maniera automatica dai siti radar. Non facevate una riduzione delle vostre tracce in queste circostanze?

Attanasi: non so se era fattibile, se lo potevano fare o meno, ma penso di si', insomma.

Collegio peritale: avete mai fatto le tracce vostre?

Attanasi: si', si', penso di si'. Puo' rispondere piu' tecnicamente l'M.i.o. cioe' l'addetto, il manual input operator, che e' la persona tecnica qualificata, diciamo, per fare quel genere di lavori. Ma per logica penso di si'"¹⁶⁵

Anche Ballini, nel 1996, aveva sempre più esplicitato le sue affermazioni al proposito:

"Il SOC riceve tutto il traffico"¹⁶⁶.

E più esplicitamente, in sede di confronto:

"Normalmente il SOC non si fa mandare le tracce amiche, si fa mandare le tracce pending che sono quelle appena nate, e quelle significative per la difesa aerea. Quando la situazione, per esempio di sera che c'è pochissimo traffico perché il traffico aereo cala, il SOC, anche per tenere sempre le linee funzionanti, per vedere se funzionano, si fa mandare tutto il traffico, anche le friendly (...)

Se effettivamente c'è questo problema della 421, perché non sono stati presi i tabulati del SOC? Perché il SOC ha la registrazione sua; allora a questo punto si potevano confrontare i due nastri"¹⁶⁷.

I tabulati tracce di Marsala stampati dal 1990 in poi mostrano chiaramente che, su circa novemila registrazioni effettuate da Marsala (nastro 99), circa seimila sono inviate a Martina Franca.

Queste ultime comprendono tutto il traffico amico presente sul

¹⁶⁵ Rosario Attanasi, trascrizione testimonianza 31 gennaio 1996, atti Ustica, vol.3 testi, fasc.116, da p.23692.

¹⁶⁶ Adulio Ballini, trascrizione testimonianza 10 gennaio 1996, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.36, da p.10811.

¹⁶⁷ Adulio Ballini, Giuseppe Vitaggio, trascrizione confronto 2 febbraio 1996, atti Ustica, vol.2 imputati, fasc.40, da p.11700.

Tirreno registrato da Marsala dall'inizio del turno serale fino alla sospensione delle registrazioni. Anche la traccia del DC9 ITIGI (AJ421) viene mandata in tempo reale a Martina, dall'inizio alla fine.

Questi dati di fatto legittimano alcune considerazioni: a Martina Franca si percepì nell'immediato che qualcosa di strano era accaduto alla traccia AJ421; a Martina Franca si aveva la consapevolezza di avere nel computer la traccia dell'aereo disperso.

Va pertanto posto il quesito se a Martina venne fatta, come sarebbe stato logico, una riduzione dati; ed in tal caso perché, una volta riconosciuta la traccia del DC9 ITIGI, non fu comunicata ai responsabili del centro di soccorso l'ultima posizione con trasponder acceso dell'aereo scomparso.

Nella requisitoria della pubblica accusa vi è un riferimento al possibile utilizzo, da parte di Martina dei dati sulla traccia del DC9 ITIGI trasmessi da Marsala:

“Si osserva che dalla conversazione tra Smelzo (Martina Franca) e Basile (Catania) delle 20,41/Z risulta un ‘ultimo punto noto su schermo radar’ che, secondo la perizia Santini, dovrebbe essere l’extrapolazione dei dati di Marsala, a ulteriore conferma della già avvenuta ‘riduzione’”¹⁶⁸.

L'interpretazione proposta non sembra convincente, in quanto la posizione comunicata da Smelzo a Basile è esattamente quella del punto Condor: 39,35 nord; 13,04 Est, cioè quella che il capitano del sottocentro soccorso di Roma, Trombetta, aveva comunicato dieci minuti prima a Smelzo come ultimo avvistamento radar.

Per questi motivi, nella tabella 1, la casella relativa alle registrazioni radar di Martina è colorata in grigio scuro.

Registrazioni foniche.

Le registrazioni foniche di Martina F. hanno dato un indubbio contributo alle indagini ma solo dal 1990, quando l'A.G. riuscì a scoprirle ed entrarne in possesso.

Esse sono state invece ascoltate e trascritte fin dal 1988, su disposizioni del vertice dell'Aeronautica, prima che il ministro della Difesa Valerio Zanone affidasse al generale Franco Pisano l'incarico di fare la nota inchiesta.

Esse così furono mutilate prima della consegna ai giudici di interi blocchi di comunicazioni, per esempio, quelle avvenute tra Marsala a Martina Franca.

Per questo motivo, nella tabella 1, la relativa casella delle registrazioni foniche è colorata in grigio chiaro.

4. Gli elementi di fatto fino ad ora illustrati legittimano l'ipotesi dell'esistenza di una struttura relazionale stabile che, all'interno dell'Aeronautica Militare, avvalendosi dei rapporti gerarchici, ha predisposto i mezzi e coordinato le attività necessarie alla soppressione, alterazione e falsificazione di ogni fonte documentale (ma non solo, come dimostrano le innumerevoli e reiterate testimonianze reticenti o false rese da militari nell'istruttoria) atta a chiarire all'autorità politica e nel prosieguo a quella giudiziaria la verità sull'accaduto del 27 giugno 1980. Una sincronia di scelte che è giustificabile solo ipotizzando un coordinamento organizzativo.

E' sufficiente scorrere in proposito le imputazioni mosse ai militari di Marsala e di Licola, per comprendere il carattere omertoso di un atteggiamento che, ben al di là di esigenze difensive, si è convogliato unitariamente in una totale "chiusura" rispetto alla

¹⁶⁸ Requisitoria della pubblica accusa, p.403.

ricostruzione del drammatico evento. In questo senso non possiamo condividere quanto il P.M. afferma in Requisitoria (pag. 584) in ordine al fatto che non vi sarebbe la prova del *“previo concerto”* degli imputati a rendere le false dichiarazioni. I militari che –usiamo le parole dei P.M.- *“affermano contro ogni evidenza”, “cadono in aperta contraddizione”, “non riconoscono la loro stessa voce” “non riescono a dire nulla o hanno una veemente reazione”* (alla contestazione di risultanze che li smentiscono), *“hanno una costante mancanza di ricordi”, “non sanno dare alcuna spiegazione”, “mantengono un atteggiamento di costante negazione”, “mantengono atteggiamenti reticenti”, “fanno deposizioni comuni... con le medesime caratteristiche degli altri imputati”, “si allineano le versioni dei colleghi mantenendo tale atteggiamento anche quando la versione contrasta con obbiettive risultanze processuali”*, non è plausibile facciano ciò senza un filo conduttore che uniformi il loro atteggiamento e le loro scelte anche processuali.

Molte delle singole condotte contestate sono cadute in prescrizione: in questo senso diabolicamente la condotta di costoro ha ottenuto comunque un effetto, quello di fare allungare a tal punto i tempi dell'indagine tanto da fruire dell'impunità.

Il loro dispiegarsi nel tempo fino a giungere da quel lontano 1980 agli anni '90 consente però di ritenere plausibile, dal punto di vista dell'esperienza, e comprovato, da una valutazione unitaria degli indizi, che le condotte delittuose si siano iscritte nel tessuto permanente di una organizzazione volta a commetterle. Se mai l'autonomia del delitto associativo ha un significato rispetto ai delitti scopo, in quanto esprime in potenza un pericolo distinto dalla efficacia lesiva dei singoli fatti, certamente questo è il caso di specie. Ciò, tra l'altro, consentirà, nel prosieguo dell'indagine, di fare divergere l'interesse di coloro che quella trama relazionale criminale

hanno predisposto e mantenuto nel tempo da quello di coloro che per un malinteso senso di solidarietà di corpo o per mera soggezione gerarchica hanno taciuto o hanno mentito o si sono prestati occasionalmente alla commissione di singoli reati.

2.1. L'imputazione di alto tradimento, mossa ai generali che hanno impedito nel 1980 all'autorità politica democratica di prendere conoscenza di un avvenimento gravissimo che si era svolto nei cieli del nostro Paese e che non poteva non avere implicazioni rilevanti anche nelle scelte strategiche della nostra Difesa, è comprovata *per tabulas*, attraverso i riscontri, già illuminati dalla pubblica accusa che consentono di risalire con immediatezza dai siti periferici che presero conoscenza dell'accaduto, fino ai centri decisionali di cui portavano la responsabilità.

La pubblica accusa descrive cinque canali di comunicazione verso lo Stato maggiore:

- Canale dell'Itav: Guido Guidi (Ciampino)-> Nicola Fiorito De Falco (Itav, 2[^] reparto)-> Cesare Fazzino (capo Itav)->Franco Ferri (sottocapo) o Lamberto Bartilucci (capo);
- Canale del Cop: enti vari-> Riccardo Giangrande (Cop)-> Mario Arpino (capo 2[^] ufficio)-> Corrado Melillo (capo 3[^] reparto)-> Franco Ferri (sottocapo) o Lamberto Bartolucci (capo);
- Canale del Cosma: enti vari-> Sobrero o De Piero (Cosma)-> Franco Ferri (sottocapo) o Lamberto Bartolucci (capo);
- Canale del Sios: dipendenti del Sios (a Ciampino?)-> ufficiale di turno (Sios)-> Zeno Tascio (capo 2[^] reparto Sios)-> Franco Ferri (sottocapo) o Lamberto Bartolucci (capo);
- Canale della terza regione aerea: Attilio Mangani (capo del 3[^]ROC)-> Piccio (capo 3[^] regione aerea)-> Corrado Melillo (capo

terzo reparto)-> Franco Ferri (sottocapo) o Lamberto Bartolucci (capo).

La ricostruzione dei pubblici ministeri è corretta e convincente. Si possono aggiungere solo alcune osservazioni.

Il canale della terza regione aerea viene confermato da Piero Piccio, comandante della 3^regione, in un verbale non citato nella requisitoria:

“Il giorno dei fatti ero in servizio e mi fu comunicato dal ROC di Martina Franca, nella persona del gen. Mangani, che era caduto un aereo... Io, per via gerarchica, diedi comunicazioni via telefono al comandante del terzo reparto dello Stato maggiore dell'aeronautica, che era già stato informato dal comandante delROC”¹⁶⁹

Ai citati canali, forse andrebbe aggiunto anche il canale che passa per la prima regione aerea. E' infatti indubbio (vedi supra) che l'informazione sulla scomparsa del DC9 ITIGI abbia raggiunto in serata Vittoriano Giachini, il comandante del primoROC. Ed è anche indubbio, come visto, che il primo SOC abbia ordinato indagini immediate e approfondite ai siti di Ferrara e Poggio Ballone. E' quindi ovvio ritenere che, a fronte di questa attività, anche il comandante della prima regione sia stato avvisato. E che quest'ultimo abbia a sua volta chiamato il gen. Franco Ferri (sottocapo) o il gen. Lamberto Bartolucci (capo).

La requisitoria della pubblica accusa indica correttamente come prova dell'attivazione informale dello Stato maggiore l'immediata inchiesta interna effettuata dal terzo reparto¹⁷⁰.

¹⁶⁹ Pietro Piccio, verbale testimonianza 25 novembre 1988, atti Ustica, vol. 3 testi, fasc.2, da p.276.

¹⁷⁰ Requisitoria della pubblica accusa, p.487.

E' proprio a questa inchiesta interna che va collegato il riferimento a una commissione presente (a Licola o Martina), che si ricava da una telefonata delle 08:23 locali (28 giugno) tra Martina Franca e Licola¹⁷¹.

Ed è solo la presenza a Martina Franca di ufficiali mandati da Roma, cioè dal terzo reparto dello Stato maggiore, che può giustificare la seguente affermazione di Lippolis relativa alle registrazioni radar di Ciampino:

“La mattina del 28 giugno alcuni colleghi mi mostrarono delle carte nelle quali erano rappresentate le tracce del DC9. I colleghi commentarono che si vedeva il velivolo in più pezzi”¹⁷².

L'imputazione di alto tradimento si iscrive inoltre in un tessuto di relazioni politico militari del 1980, che l'indagine giudiziaria ha almeno parzialmente illuminato attraverso un copioso materiale di riferimento, sul quale il Giudice Istruttore potrà ben ricavare le ragioni motivazionali della condotta criminale.

Coerente con tale gravissima imputazione, sulla quale dovrà svolgersi la prossima verifica dibattimentale, è, peraltro, la necessità, già richiamata nella precedente memoria ed ulteriormente suffragata con la presente, che si svolgano con il nuovo rito indagini volte a vagliare le responsabilità in ordine al delitto associativo, volto alla commissione di delitti strumentali ad impedire l'emergere della verità sulla strage di Ustica, posto in essere dal 1980 fino ad oggi.

Roma, 19 maggio 1999

Avv. Alessandro Gamberini

Avv. Costantino R. Marini

Avv. Franco Di Maria

¹⁷¹ Registrazioni foniche Martina Franca, bobina D, ore 06:23 Zulu.

¹⁷² Guglielmo Lippoli, verbale testimonianza 1 luglio 1991, atti Ustica, vol.3 testi, fasc. 19, da p.4473.