

Rassegna stampa cronologica dal 1988 al 1989

1988

FRANCIA: RICERCHE SECONDA SCATOLA NERA DC - 9 USTICA

PARIGI 5 FEB. - Una nave di ricerca dell'istituto francese di ricerca per lo sfruttamento del mare (Ifremer) tenterà tra il 13 e il 24 febbraio di trovare al largo della Sicilia la seconda scatola nera e la parte posteriore della fusoliera del dc9 dell'Itavia, precipitato nel 1980 al largo di Ustica. La nuova campagna di ricerca - ha indicato un responsabile dell'Ifremer - avviene su richiesta delle autorità giudiziarie italiane e sarà preceduta da tre giorni di prove al largo di Tolone per sperimentare un nuovo sistema di registrazione dei dati forniti dal Sar (sonar acustico). L'anno scorso l'Ifremer aveva già partecipato al recupero di una parte della fusoliera dell'aereo. (ANSA)

DC-9 USTICA: DA SABATO PER UN MESE E MEZZO SECONDO RECUPERO

Roma, 8 FEB - Durerà un mese-un mese e mezzo, con inizio sabato o domenica prossimi, la nuova campagna di ricerche subacquee dei resti del DC-9 Itavia precipitato al largo di Ustica nel 1980. Lo si è appreso oggi negli ambienti dell'aviazione civile. Come nella campagna precedente svoltasi nella scorsa estate, sarà l'istituto francese di ricerca per il mare (Ifremer) a compiere il recupero dei resti dell'aereo che si trovano disseminati su un fondale a 3.500 metri di profondità. Questa volta si cercherà di riportare a galla la seconda "scatola nera", il "flight data recorder" che registra tutti i dati sul comportamento dell'aereo e sul funzionamento dei motori e dei comandi. Altri obiettivi della ricerca sono la parte posteriore della fusoliera, la zona carrelli, un motore e un'ala. Nella prima campagna furono trovati fra l'altro la prima scatola nera (il "cockpit voice recorder", che registra le conversazioni di bordo) e uno dei due motori. Fino a oggi i resti del DC-9 recuperati costituiscono circa il 30-35 per cento dell'aereo. (ANSA)

SENATO: PROPOSTA INCHIESTA PARLAMENTARE PER DISASTRO USTICA

ROMA, 23 MAR - L'indipendente di sinistra Antonio Giolitti e il democristiano Niccolò Lipari hanno presentato a palazzo Madama una proposta di inchiesta parlamentare sul disastro aereo di Ustica. I due senatori, dopo aver ricordato la lettera inviata il 4 agosto 1986 dal capo dello stato al presidente del consiglio che giudicava "intollerabile il silenzio delle autorità responsabili" sulle cause del disastro, affermano che solo una commissione di inchiesta ha la capacità, prevista appunto tra i poteri delle commissioni parlamentari di "disapplicare" la normativa relativa al segreto di stato". Infatti "nonostante il recupero del dc9 'Itavia' effettuato nel giugno 1987 - ricordano i senatori nella relazione che accompagna la proposta - si sono determinate, a vari livelli di responsabilità governative, reticenze o tentativi di elusione che possono sostanzialmente equipararsi ad una sorta di opposizione, in via di fatto, del segreto di stato, pur ufficialmente mai invocato". La proposta mira "a dare una risposta alle aspettative politiche generali e, in particolare modo a quelle dei familiari delle vittime costituite parti civili". (ANSA)

VARIE: "USTICA: UN GIALLO NEL CIELO"

MILANO, 11 APR - "Questo è il mosaico di una vicenda vissuta e di una tragedia inattesa, ma è anche la trama di un "giallo vero, in cui avvenimenti e personaggi non sono immaginari e ogni riferimento non è casuale". Sono queste le prime righe dell'introduzione di Enzo Catania del suo libro "Ustica: un giallo nel cielo", la drammatica ricostruzione del più misterioso disastro aereo dei

nostri tempi. Il 29 giugno 1980 un "dc-9" dell'Itavia, in servizio da Bologna a Palermo, esplose in volo e poi si inabissò al largo di Ustica. 81 le vittime. L'autore delle 220 pagine edite da "Longanesi" ricostruisce, attimo dopo attimo ciò che avvenne quel giorno dagli ultimi contatti radio che il comandante dell'aereo ebbe con l'operatore radar del traffico aereo di Roma alle fasi dell'inchiesta che seguì. Il "caso Ustica", a cui hanno lavorato e lavorano ancora commissioni d'inchiesta, periti, esperti, e per Catania "un castello in cui si mischiano ipotesi e tesi, interrogativi e dubbi, certezze e incertezze, probabilità e verosimiglianze, affermazioni e smentite". "Ecco perché al di là di ciò che un giorno potrà essere l'epilogo - spiega l'autore - quel che qui raccontiamo, 'miceiamo', raccogliamo, rileviamo e riveliamo in un mosaico di presa diretta per la prima volta completo, e' già storia". (ANSA)

DC9 USTICA: RODOTA'

ROMA, 26 APR - Il presidente dei deputati della sinistra indipendente, Stefano Rodotà, ha rivolto una interrogazione al presidente del consiglio e ai ministri della difesa e dei trasporti per sapere se risponda al vero quanto pubblicato dal settimanale "l'Espresso" sul disastro aereo di Ustica, nel quale è stato coinvolto un dc9 della compagnia Itavia. In particolare, Rodotà chiede se nei giorni immediatamente successivi all'incidente, le modalità della caduta del dc9 "fossero note all'allora ministro dei trasporti, Rino Formica, e al presidente del registro aeronautico italiano". Il parlamentare chiede di sapere quali siano le ragioni per le quali quelle informazioni non sono state comunicate alla magistratura e al parlamento e quali iniziative il governo intenda assumere "permanendo una gravissima situazione di incertezza determinata da comportamenti di organi pubblici". "L'Espresso" attribuisce all'on. Formica una dichiarazione sull'incidente del giugno 1980. "Poche ore dopo l'incidente - dice Formica - telefonai al gen. Saverio Rana, allora presidente del registro aeronautico italiano e quindi massimo responsabile della sicurezza degli aerei civili. Mi diede subito un'informazione precisa: disse che al dc9 Itavia si era avvicinato un oggetto volante non identificato e che subito dopo l'aereo di linea era stato colpito da un missile". (ANSA)

DC-9 USTICA: PRECISAZIONI ON. FORMICA

ROMA, 27 APR - "Alla luce di ciò che sta emergendo dalle recenti indagini potrei vantarmi di essere stato il primo a pronunciare la parola missile, ma si trattò solo da una deduzione logica che partiva dalle acute riflessioni del presidente del Rai. Se avessi saputo ed avessi voluto essere reticente, non avrei parlato di un missile". E' quanto precisa l'on. Rino Formica, ministro dei trasporti all'epoca del disastro aereo di Ustica in relazione a quanto pubblicato sull'ultimo numero del settimanale "l'Espresso". "Il giorno dopo l'incidente e nei giorni successivi - ricorda Formica - incontrai più volte il gen. Rana - presidente del Rai, ente di controllo su tutti gli aerei in servizio. In quel periodo vi era polemica intorno alla compagnia Itavia: si parlava di disservizio e di scarsa manutenzione degli aeromobili. Chiesi al gen. Rana - prosegue il parlamentare socialista - di assicurarmi che non vi fossero dubbi per il Rai sull'efficienza delle macchine Itavia e di darmi una sua opinione sull'incidente. Egli mi assicura che tutti i controlli Rai erano stati positivi e che non poteva, invece, escludersi l'ipotesi dell'impatto con un missile". Formica aggiunge che il gen. Rana "non è mai andato oltre la formulazione di ipotesi" e che, rispondendo al senato alle interrogazioni egli si oppose ad un ordine del giorno presentato da tutti i gruppi parlamentari che attribuiva l'incidente alla scarsa manutenzione. "Affermai - dice Formica - che non poteva essere esclusa l'ipotesi che l'aereo potesse essere stato colpito da un missile". Formica ricorda di aver nominato la commissione di inchiesta ministeriale dalla quale, prima della conclusione dell'indagine, ottenne una prerelazione che venne trasmessa al parlamento. "Informai il ministro della difesa delle valutazioni avanzate dal gen. Rana" conclude Formica. "Altri poteri non possedevo, altre informazioni non ebbi, altro non avrei potuto aggiungere. Ieri come oggi". (ANSA)

DC 9 USTICA: ENTRO MAGGIO RECUPERATO INTERO RELITTO

ROMA, 3 MAG - Entro la fine di maggio praticamente l'intero relitto del dc9 Itavia precipitato il 27 giugno 1980 sarà recuperato dal fondo del Tirreno e messo a disposizione della commissione tecnica incaricata di una "superperizia" dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Già questa sera, una delle due navi dell'istituto francese di ricerca per il mare (Ifremer) impegnate da febbraio nella seconda campagna di ricerche dopo quella del giugno 1987, sbarcherà a Napoli "molti pezzi" recuperati in questi giorni. Lo si è appreso dal prof. Leonardo Lecce, uno dei nove componenti della commissione tecnica che è coordinata dal prof. Massimo Blasi dell'università di Napoli. Nei prossimi giorni, ha detto Lecce, le navi dell'Ifremer recupereranno dal 90 al cento per cento del relitto dell'aereo da un fondale di 3.500 metri. Fra le parti già individuate e fotografate c'è anche quella di coda del dc9. Non appena tutte le parti del relitto saranno portate a terra, la commissione comincerà le valutazioni sui singoli pezzi, molti dei quali saranno inviati per analisi a laboratori italiani e stranieri. La catalogazione delle parti è già cominciata; due tecnici della casa costruttrice "Mc donnell douglas" sono stati per due settimane a Napoli e vi torneranno nei prossimi giorni per individuare, insieme alla commissione, tutte le altre parti recuperate. (ANSA)

"MIG" LIBICO CADUTO IN CALABRIA NELL'80: MEDICO CROTONE

CROTONE (CATANZARO), 5 MAG - Il prof. Anselmo Zurlo, uno dei due medici che fecero l'autopsia sul cadavere del pilota del "Mig" libico caduto in Calabria e trovato il 18 luglio del 1980 (meno di un mese dopo la sciagura del dc9 di Ustica avvenuta il 27 giugno), ha confermato oggi all'Ansa che "la fase di decomposizione del cadavere era evidente. Si trattava di persona - ha detto ancora il prof. Zurlo - morta senz'altro prima dei cinque giorni intercorsi fra le date del ritrovamento dell'aereo e quella del giorno in cui fu fatta l'autopsia". La conferma del prof. Zurlo è avvenuta oggi dopo che il quotidiano "Gazzetta del sud" ha pubblicato un'intervista con lo stesso Zurlo nella quale si afferma, fra l'altro, che "lo stato di decomposizione del cadavere del pilota era scientificamente impossibile a distanza di soli cinque giorni". Il "Mig" libico fu trovato nei pressi di Castelsilano (Cosenza) il 18 luglio: l'autopsia fu eseguita il 23 luglio, su autorizzazione della procura della repubblica del tribunale di Crotone dai professori Zurlo e Rodanelli (quest'ultimo si è trasferito successivamente a Grosseto). Secondo il prof. Zurlo - che ha precisato che le dichiarazioni di oggi erano già state inserite nella relazione allegata all'autopsia - la morte del pilota arabo "doveva risalire ad almeno una quindicina di giorni prima". L'ipotesi di un coinvolgimento del Mig libico caduto in Calabria con il disastro del dc-9 di Ustica è stata più volte sollevata e più volte smentita. In un comunicato del 3 ottobre 1980 lo stato maggiore dell'Aeronautica militare italiana affermava che "testimonianze inequivocabili, ufficiali e non, possono confermare che l'aereo libico è caduto il 18 luglio per averlo potuto verificare a brevissima distanza di tempo". Successivamente, il 24 settembre 1986, l'episodio del Mig libico "non veniva messo dagli inquirenti in relazione alla catastrofe aerea civile". (ANSA)

DC-9 USTICA: ON. RODOTÀ CHIEDE COMMISSIONE PARLAMENTARE

Roma, 7 mag - l'on. stefano rodotà, capogruppo della sinistra indipendente della camera, ha chiesto che per far luce sulle cause del disastro del DC-9 di Ustica avvenuto nel 1980 sia costituita una commissione parlamentare. Rodotà ha avanzato la proposta durante il programma televisivo "telefono giallo" che Raitre ha trasmesso ieri sera. Secondo rodotà, c'è il "ragionevole dubbio che la reticenza iniziale dell'aeronautica militare nel fornire le registrazioni radar della sera dell'incidente possa coprire fatti importanti per la soluzione della vicenda". La necessità di far luce sul disastro è stata sottolineata anche dal ministro Giuliano Amato, che nel 1986, quando era vice presidente del consiglio fu incaricato dal presidente Craxi di dare un impulso decisivo alle indagini

dopo una richiesta in tal senso del presidente della repubblica. Alla trasmissione hanno partecipato rappresentanti dell'azienda assistenza al volo, come il gen. Antonio Mura, dell'aeronautica militare come il gen. Zeno Tascio, rappresentanti legali delle vittime dell'incidente e giornalisti aeronautici. Durante la trasmissione, in cui si invitava chi avesse notizie a comunicarle attraverso un numero di telefono, sono state riviste le varie ipotesi del disastro, ritenendo come più probabile quella del missile lanciato da un' aereo di nazionalità sconosciuta. Questa è anche l'ipotesi dell' esperto George Wilkinson, dell'ente britannico per la sicurezza del volo e uno dei maggiori investigatori mondiali di incidenti aerei, lo stesso interpellato recentemente anche per la lettura delle scatole nere dell'atr-42 precipitato a conca di crezzo. le vere cause del disastro, è stato infine sottolineato, potranno forse essere chiarite solo con il recupero totale dei relitti dell' aereo e della seconda scatola nera (quella che registra i parametri di volo), recupero previsto entro questo mese di maggio. Il generale Tascio ha smentito che ci siano state reticenze da parte dell'Aeronautica militare; ha osservato che le registrazioni dei radar della difesa aerea sono materiale coperto da segreto che può essere consegnato solo dietro ingiunzione del magistrato. (ANSA)

DC 9 USTICA:IFREMER SU STATO LAVORI DI RECUPERO RELITTO

PARIGI, 10 MAG. - Le operazioni destinate al recupero del maggior numero possibile di elementi del relitto del "dc9" della compagnia aerea "Itavia", inabissatosi il 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo vicino all'isola di Ustica proseguiranno fino al 20 maggio a 3.500 metri di profondità'. Lo ha annunciato oggi in un comunicato l'istituto francese di ricerca per lo sfruttamento del mare (Ifremer). Cominciate l'anno scorso su richiesta del tribunale di Roma, e con l' ausilio del sottomarino "nautile", le operazioni di recupero hanno permesso di riportare alla superficie prima di tutto un reattore, la porta del posto di pilotaggio e una grande sezione di ala. Tra il 10 e il 29 febbraio scorsi, nell' ambito di una missione dell' unita' di superficie "Nadir", era stato possibile localizzare con il sonar altre parti del relitto del "dc9". Fra il 17 e il 21 aprile, prosegue il comunicato dell'Ifremer, e durante cinque immersioni per complessive 30 ore sul fondo del mare, il "Nautile" aveva trovato la coda e altre parti del velivolo. Infine, tra il 27 aprile e l'8 maggio, in occasione di altre nove immersioni, il sottomarino francese ha permesso di riportare alla superficie altre parti dell' aereo, fra cui un'ala con il suo carrello d' atterraggio e un reattore. I pezzi più pesanti, conclude il comunicato, vengono imbarcati e issati a bordo con l'intervento dell'imbarcazione speciale "castor-02". (ANSA)

DC-9 USTICA: INCHIESTA A MARSALA

MARSALA (TRAPANI), 11 MAG - Il sequestro della registrazione della rubrica televisiva "Telefono giallo", trasmessa sulla terza rete Rai il sei maggio scorso, e' stato disposto dal Procuratore della repubblica di Marsala Paolo Borsellino nell' ambito di un' inchiesta per favoreggiamento, ancora allo stato di "atti relativi". Nel corso della trasmissione, dedicata all'incidente aereo del 27 giugno del 1980 (l' esplosione in volo di un dc-9 dell'Itavia, nella quale morirono 81 persone), arriva' la telefonata di un uomo, che disse di essere un aviere in servizio a Marsala in quel tempo ed asserì, fra l' altro: "quella sera ero il radarista di turno a Marsala, ho visto tutto. Ma la mattina dopo il maresciallo ci disse di farci gli affari nostri". Per identificare la persona che ha telefonato alla Rai il procuratore Borsellino ha appunto disposto il sequestro della registrazione, affidando il compito al sostituto procuratore Giuseppe Salvo e al maresciallo dei carabinieri Carmelo Canale, comandante del nucleo di polizia giudiziaria di Marsala. Il dottor di Salvo presumibilmente nei prossimi giorni ascolterà i militari che erano in servizio la sera del disastro nella stazione radar di Marsala. Alcuni di loro sono personalmente conosciuti dal magistrato che nel 1977 prestava servizio di leva nell'Aeronautica, addetto al servizio di vigilanza della base di Marsala. (ANSA)

DC9 USTICA: RECUPERATA CODA, SI CERCA SCATOLA NERA

Roma, 11 mag - La grossa porzione di relitto del DC9 precipitato a nord di Ustica, in pratica tutta la coda e parte della fusoliera con all' interno ancora i bagagli, recuperata dalle navi dell'Ifremer e scaricata ieri nel porto di Napoli, comprende anche la paratia dove normalmente è attaccata la scatola nera. Il fatto che questa non sia stata trovata al suo posto è abbastanza normale perché l' apparecchiatura che registra i parametri di volo non è collegata rigidamente alla struttura dell' aereo proprio, perché possa staccarsi in caso di urto violento. lo ha detto il prof. Massimo Blasi, dell'università di Napoli e coordinatore della commissione tecnica incaricata di una "superperizia" dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. la scatola nera, ha proseguito Blasi, deve quindi ancora trovarsi in qualche parte del fondale del Tirreno a 3.600 metri di profondità, ma "siamo fiduciosi di trovarla nel periodo fino al 20 maggio in cui le navi e il sottomarino dell' Ifremer saranno ancora a nostra disposizione". il recupero di quasi tutto il relitto del DC9, ha concluso Blasi, "ci consente comunque di rilevare la maggior parte degli elementi di cui abbiamo bisogno per l' inchiesta e l'assenza della scatola nera, anche se non fosse possibile trovarla, non sarà determinante per l' indagine". (ANSA)

DC-9 USTICA: INCHIESTA A MARSALA, AUGIAS

ROMA, 11 MAG - Corrado Augias, conduttore della trasmissione televisiva "Telefono giallo", in relazione all'iniziativa del procuratore della repubblica di Marsala, ha dichiarato: "la mia reazione in studio a quella telefonata, come del resto quella degli altri partecipanti al programma a cominciare dal ministro Amato e dall' on. Rodota', e' stata di cautela. Rivelazioni di quella gravita' che giungono in maniera anonima devono ovviamente essere accolte, e commentate, con la massima prudenza se non si vuol fare del sensazionalismo o correre dietro a facili scoop. Chiaramente l'anonimo non voleva dire una parola in piu' di quelle che ha detto e infatti ha subito attaccato il telefono togliendo la comunicazione". "Devo pero' ammettere - ha proseguito Augias - che nella voce dell' anonimo, mi ha colpito un accento vibrante che dava un certo tono di partecipazione alle sue parole. Insomma se nelle cose della giustizia valessero le impressioni personali, direi di ritenere quella confessione o veritiera o comunque dettata da una grande emozione. Nel corso di un colloquio avvenuto il lunedì successivo ho attirato l'attenzione del giudice Bucarelli, che cura l'istruttoria di Ustica, sulle rivelazioni dell'anonimo. Il giudice mi ha detto di non aver ne' visto il programma ne' letto le reazioni che quella puntata di "Telefono giallo" ha suscitato sui quotidiani". Mi "auguro - ha concluso Corrado Augias - che si sia trattato di una battuta perche' il compito di un giornalista finisce nel momento in cui l'eventuale confessione e' stata stimolata. Ma e' proprio allora che comincia invece il dovere d'indagine di un magistrato". (ANSA)

STRAGE USTICA: FAMILIARI DA COSSIGA IL 27 GIUGNO

BOLOGNA, 23 MAG - Il comitato per la verita' su Ustica, l'associazione parenti delle vittime della strage di Ustica e i legali dei familiari saranno ricevuti dal presidente della repubblica, Francesco Cossiga, il 27 giugno, in occasione dell' ottavo anniversario della strage. Lo ha reso noto a Bologna Daria Bonfietti, presidente dell'associazione parenti, la quale ha dichiarato che i familiari delle vittime chiederanno inoltre di essere ricevuti dal giudice istruttore Bucarelli, "per avere chiarimenti sui motivi che ostacolano la conclusione giudiziaria di questa annosa vicenda". (ANSA)

DC9 DI USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 28 mag - Le ricerche sul fondale a circa 3.500 metri di profondità per riportare in superficie i

rottami del DC9 dell'Itavia si stanno concludendo in questi giorni e tutti i reperti recuperati dai tecnici dell' "Ifremer", la ditta francese incaricata dell' operazione, saranno tra poco a disposizione degli esperti della speciale commissione tecnica ai quali il giudice Bucarelli ha affidato la perizia ed i relativi quesiti per cercare di accertare le cause del disastro del giugno 1980. Secondo le previsioni fatte dallo stesso magistrato, i periti dovrebbero essere in grado di consegnarli una prima relazione sui risultati del lavoro svolto entro la fine del mese di luglio. le operazioni di recupero hanno permesso di consegnare ai tecnici diversi "pezzi" del velivolo precipitato in mare, ma non hanno portato al ritrovamento della preziosa "scatola nera" che avrebbe potuto rivelarsi molto utile per chiarire cosa avvenne negli attimi immediatamente precedenti la scomparsa dell' aereo dai radar del centro di controllo. agli esperti, tra l' altro, il magistrato ha chiesto di accertare se il DC9 dell' Itavia, in volo da Bologna a Palermo, possa essere stato colpito da un missile. Fra le parti più grosse dell' aereo recuperate è in pratica tutta la coda e parte della fusoliera con all' interno ancora i bagagli, un grosso pezzo di ala e un motore. la scatola nera non ancora trovata è esattamente il "flight data recorder", il registratore dei dati di volo. l'altra "scatola nera", quella che registra le conversazioni in cabina di pilotaggio, è stata da tempo recuperata. (ANSA)

DC 9 DI USTICA: UFFICIO ISTRUZIONE DI ROMA

ROMA, 28 MAG - "L'attività istruttoria sulla caduta del dc9 dell'Itavia nei pressi di Ustica prosegue ininterrotta sia pure con rallentamenti imposti dalla complessità ed eccezionalità di alcuni accertamenti tuttora in corso". Lo ha voluto precisare l' ufficio istruzione del tribunale di Roma, che conduce l'inchiesta sulla tragedia in cui morirono 81 persone, in risposta ad alcuni articoli recentemente apparsi sui quotidiani, nei quali si parlava di una presunta "stasi del procedimento penale". Nel comunicato, firmato dal consigliere istruttore Ernesto Cudillo e consegnato alla tampa dal giudice delegato all' inchiesta, il dott. Vittorio Bucarelli, si precisa che quelle notizie "potrebbero far nascere un ingiustificato allarme sociale". (ANSA)

DC 9 USTICA: STA PER COMINCIARE ESAME RELITTI RECUPERATI

ROMA, 31 MAG - Stanno per iniziare i primi esami sui relitti del dc9 di Ustica che la società francese Ifremer ha ripescato dal fondo del tirreno. Le operazioni di recupero marittimo sono concluse e non saranno riprese salvo che qualche futura analisi non ne indichi la necessità. Lo ha affermato il prof. Leonardo Lecce, uno dei nove componenti della commissione tecnica coordinata dal prof. Massimo Blasi dell' università di Napoli, incaricata di una "superperizia" dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. I pezzi recuperati, ha sottolineato Lecce, sono quasi tutti quelli che componevano la struttura dell' aereo. Per aiutare la commissione a mettere ordine e identificare tonnellate di pezzi a meta' giugno arriveranno dagli usa due tecnici della casa costruttrice del dc 9, la Mc Donnell Douglas. "Speriamo, ha proseguito Lecce, che i dati ricavabili dall' esame dei relitti siano tali da permettere di risalire alle cause dell'incidente senza ricorrere a eccessive analisi". Quali siano queste analisi e quanto tempo occorrerà per farle, ha concluso Lecce, non è ancora possibile stabilirlo. (ANSA)

SCIAGURA DC9 ITAVIA: INDAGINI

MARSALA (TRAPANI), 31 MAG - Il sostituto procuratore della repubblica di Marsala Giuseppe Salvo ha interrogato oggi il personale militare che la sera del 27 giugno del 1980, quando il dc9 dell'Itavia esplose al largo dell'isola di Ustica, era in servizio alla base radar di Marsala. Il magistrato sta conducendo l' inchiesta per identificare l' anonimo aviere che nel corso della trasmissione televisiva "Telefono giallo" aveva rivelato nuovi particolari sulla vicenda. Giuseppe Salvo ha interrogato 14 tra ufficiali e sottoufficiali e, tra questi, anche due sergenti maggiori che a

quel tempo erano semplici avieri. A tutti il sostituto procuratore ha fatto ascoltare la registrazione della telefonata giunta nel corso della trasmissione televisiva ma le voci degli interrogati, secondo il magistrato, non corrispondono per inflessioni ed accenti a quelli dell'anonimo interlocutore. Il magistrato dovrà comunque ancora interrogare un altro ufficiale che risiede ora all'estero. (ANSA)

DC9 USTICA: PARTE CIVILE DOPO LETTERA DE LUCA A ZANONE

ROMA, 1 GIU - L'avvocato Romeo Ferrucci, a nome di tutti i legali di parte civile nel processo per l'incidente al dc9 dell'Itavia, ha espresso soddisfazione per la presa di posizione del sottosegretario alle finanze de Luca che con una lettera ha invitato il ministro della difesa Zanone a fare il possibile "per rimuovere la vergognosa menzogna di stato e a rivelare tutta la verità" sulla vicenda. L'iniziativa di De Luca, secondo l'avvocato Ferrucci, avrà riflessi sull'amministrazione della giustizia "che certo esce meglio dall'immagine di un processo bloccato ancorché illegalmente dal segreto di stato anziché da quella di una istruttoria impaludata nella decodificazione di improbabili messaggi provenienti dagli abissi marini". (ANSA)

DC-9 USTICA: INCHIESTA

Marsala (Trapani), 3 giu - Dovrebbero essere ascoltati entro la prossima settimana dal sostituto procuratore della repubblica di Marsala Giuseppe Salvo un sottufficiale dell'aeronautica militare ed un aviere di leva (ormai congedato e residente all'estero) in servizio presso il centro radar di Marsala la sera del 27 giugno del 1980. I due, già identificati dalla magistratura di Marsala, facevano parte di un gruppo di sedici militari addetti al radar al momento dell'esplosione in volo, fra le isole di Ustica e di Ponza, di un DC-9 dell'Itavia con 81 persone a bordo. L'accertamento dei nominativi dei militari in servizio è stato reso difficoltoso dalla mancanza dell'ordine di servizio originale del comando della base di Marsala. Il sostituto Salvo ha così dovuto richiedere una copia dell'ordine al comando della terza regione aerea di Bari, che ha giurisdizione sull'Italia meridionale. Il magistrato che indaga sull'incidente aereo ha escluso che nel corso dell'inchiesta siano state ascoltate persone diverse dai 14 militari già interrogati. Copia degli atti compiuti dalla magistratura di Marsala sarà inviata all'ufficio istruzione di Roma, titolare dell'inchiesta sul DC-9 dell'Itavia e alla procura militare di Palermo che ne ha fatto richiesta. (ANSA)

DC-9 USTICA: INCHIESTA

Marsala (Trapani), 4 giu - La procura della repubblica di Marsala ha smentito l'esistenza di un presunto "superteste" nell'inchiesta sulla sciagura del DC-9 Itavia, inabissatosi nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980. Il sostituto procuratore della repubblica Giuseppe Salvo ha ribadito di avere interrogato 14 militari in servizio la sera del 27 giugno presso il centro radar di Marsala. Un sottufficiale dell'aeronautica militare ed un aviere di leva (ormai congedato e residente all'estero) saranno ascoltati dal magistrato la prossima settimana. L'inchiesta è stata aperta dal procuratore della repubblica Paolo Borsellino per identificare un anonimo avier che telefonò alla trasmissione televisiva "telefono giallo", raccontando di conoscere retroscena inediti sulla sciagura. Dopo avere ultimato gli interrogatori i magistrati di Marsala trasmetteranno gli atti al sostituto procuratore della

repubblica di Roma Vittorio Bucarelli, titolare dell'inchiesta sul disastro aereo. anche la procura militare di Palermo ha chiesto la trasmissione di una copia degli atti. (ANSA)

DC9 USTICA: INCHIESTA

Roma, 1 lug - Alcune parti del "DC-9" dell' Itavia che il 27 giugno del 1980 precipitò nel mare di Ustica saranno trasferite lunedì prossimo, con un aereo militare, in Inghilterra. i frammenti, che recano tracce di striature e segni di combustione saranno esaminati con sofisticate apparecchiature in dotazione ad un centro di artiglieria denominato "rarde", per stabilire se le bruciature possano essere state provocate da materiale esplosivo e se di questo sia rimasta traccia sui campioni in esame. Il trasferimento dei reperti sarà compiuto con un aereo militare che partirà alle 8,30 di lunedì prossimo dall'aeroporto di capodichino, a Napoli. A seguire gli esperimenti sarà il prof. Blasi, dell' università di Napoli, che dirige l'"equipe" di esperti ai quali è stato affidato il compito di fare la perizia sui resti del velivolo. alle indagini parteciperanno anche i consulenti di parte dell' Itavia, professori Antonio Ugolini e Giancarlo Umani Ronchi. (ANSA)

DC-9 USTICA: COLPITO DA UN MISSILE, SECONDO I PERITI

Roma, 9 set - Sono state confermate al palazzo di giustizia le prime indiscrezioni pubblicate da alcuni quotidiani sull' esito di una parte della superperizia che il giudice istruttore di Roma Vittorio Bucarelli ha affidato per cercare di chiarire le cause del disastro del DC-9 precipitato al largo dell' isola di Ustica nel giugno del 1980. Al giudice Romano, titolare dell' inchiesta, i tecnici che, per circa tre mesi, hanno collaborato con gli esperti della casa costruttrice dell'aereo, la "mc donnell douglas" e con gli specialisti in esplosivi, hanno preannunciato il risultato degli accertamenti svolti a Londra su alcuni tronconi del relitto recuperati in mare. Secondo questi primi risultati la tragedia dell' aereo dell' Itavia nella quale persero la vita 81 persone sarebbe stata provocata da un missile, probabilmente sparato da un caccia, che centrò la cabina di pilotaggio del velivolo civile. Il magistrato Romano, comunque, attende entro le prossime settimane la relazione scritta dei periti. Non si conoscono, quindi, per il momento le motivazioni che hanno indotto a quella conclusione i tecnici ai quali era stata affidata questa delicata parte della "superperizia". Altri accertamenti riguardanti il contenuto del "voice recorder" (la conversazione tra i piloti e le torri di controllo) e altre parti strutturali dell' aereo recuperate sul fondale di 3500 metri sono ancora in corso a New York ed a Napoli. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA TG1 SETTE

Roma, 1 nov - Il settimanale "tg1 sette" che va in onda in serata, ha reso noto che il servizio "segreto" riguarda la tragedia di Ustica e sulle "probabili conclusioni" dell' inchiesta, secondo un' anticipazione diffusa nel tardo pomeriggio, Tg1 sette afferma che "l' ipotesi che ad abbattere l' aereo sia stato un missile è ormai certa" e che "il missile fu lanciato da un caccia, sicuramente appartenente ad uno dei paesi della nato, forse era italiano". "Il caccia - sempre secondo l' anticipazione - era finito fuori rotta alla ricerca di un bersaglio da esercitazione sfuggito al suo controllo. lanciò il missile per colpire quel bersaglio. centrò, invece, il DC-9". "Sono due - sempre secondo l'anticipazione fornita dal rotocalco - gli elementi di prova, nuovi o fin qui non messi sufficientemente in luce, che portano a ricostruire, con ragionevole certezza, la tragedia: una traccia radar e alcuni frammenti del 'drone', il termine inglese che indica un oggetto teleguidato che serve per le esercitazioni". "E' stato detto che nessuno strumento fu in grado di registrare con chiarezza gli attimi decisivi della sciagura. fu esclusa l' attendibilità - prosegue l'anticipazione - delle rilevazioni del centro di controllo del traffico aereo di Ciampino, a sud di Roma, che registrò alcuni segnali all' apparenza inspiegabili. la apparecchiatura - è stato affermato - poteva seguire le tracce dei voli solo

fino a una distanza massima di 135 miglia e la tragedia accadde ad una distanza superiore, sia pure di poco". "Ma a Ciampino - aggiunge la sintesi - c'è un secondo radar, un radar Marconi, costruito in Inghilterra, capace di vedere più lontano. Ed è stato questo secondo radar a spiegare ai periti ed agli inquirenti come andarono le cose quella sera". Così prosegue la sintesi del rotocalco: "tra le 20 e le 21 di quel tragico 27 giugno 1980 - nonostante le ripetute smentite dell' aeronautica - ci sarebbe stata una intensa attività militare sul basso tirreno, a est della Sardegna. in quella zona c'è un poligono di tiro - chiamato in gergo tecnico balipedio - che si estende dalla punta sud-occidentale dell' isola fino ad alcune miglia verso il mare. Dall' interno di quest' area fu sganciato in volo - da un aereo di fabbricazione inglese - un radiobersaglio lungo sette-otto metri, costituito da un lungo tubo bianco con due alette di color arancione. nelle simulazioni serve a rappresentare l'aereo da abbattere. pezzi del "drone" furono recuperabili già nei primi giorni dopo la sciagura nelle acque di Baia Domizia e nello stretto di Messina. di uno dei frammenti disponibili - l'altro è scomparso - resta, però, una fotografia: risulterebbe che la vernice era stata cancellata allo scopo di far sparire il disegno di una coccarda tricolore. una targhetta - forse sottovalutata da chi manomise il reperto - indicava, però, la marca del costruttore del radiobersaglio: la società americana Beech Aircraft; e il destinatario: l' aeronautica militare italiana". "La nostra aeronautica - conclude la sintesi - smentisce di aver lanciato un radiobersaglio a quell' epoca. l'ultimo lancio - sostiene - avvenne sette-otto mesi prima della tragedia di Ustica. la scarsa corrosione del reperto di Baia Domizia dimostrerebbe, invece, la sua non lunga permanenza in acqua. solo un'ultima riunione manca al collegio dei periti per mettere a punto la relazione finale da consegnare al giudice". Nel corso del servizio trasmesso in apertura di "Tg1 sette", è stato così ricostruito l'incidente che, secondo il servizio, sarebbe avvenuto dopo il lancio del radiobersaglio: "Sulle tracce del radiobersaglio si misero subito alcuni caccia. il radiobersaglio, probabilmente a causa di un errore, uscì dall' area di esercitazione e invase il corridoio riservato alle rotte civili. comunque, a quell'ora, non era previsto il passaggio di nessun aereo di linea. c'era invece quel DC-9, partito da Bologna con due ore di ritardo. Uno dei caccia che seguivano il radiobersaglio, quando si trovò a quattro miglia dal suo obiettivo, lanciò un missile, quasi sicuramente un Sidewinder della guida passiva, di quelli che vengono attratti dalle fonti di calore. il missile si diresse verso il DC-9 attratto forse dal riflesso degli ultimi raggi del sole al tramonto sulla fusoliera dell' aereo. L' impatto avvenne, le rilevazioni lo confermano, due minuti prima delle ore 21. il DC-9 - prosegue il servizio di "Tg1 sette" - fu colpito nella parte anteriore destra, in basso, subito dietro la cabina di pilotaggio. Missili di quel tipo e usati per quelle esercitazioni hanno una testata che contiene pochi chili di esplosivo ed il colpo non fu subito devastante". Nella ricostruzione fatta dal "tg1 sette", dopo aver affermato che il conseguenze dell' urto furono irreparabili per il sistema elettrico e gli altri apparati vitali del DC-9, così si prosegue: "dopo uno sbandamento, l' aereo cominciò a perdere quota, mentre a poche miglia il caccia girava per accertarsi di aver colpito il bersaglio. ci vollero dieci minuti prima che il DC-9 finisse in acqua. sino all' impatto l' aereo era rimasto sostanzialmente integro, anche se irrimediabilmente danneggiato: battè violentemente di coda contro la superficie dell' acqua, rimbalzò come un sasso e si inabissò ". (ANSA)

USTICA: GENERALE LAMBERTO BARTOLUCCI

Roma, 2 nov - Le affermazioni della trasmissione del Tg-1 sull'incidente del DC-9 di Ustica sono "diffamanti e irrealistiche" . Lo ha dichiarato il generale Lamberto Bartolucci che all' epoca della tragedia era da tre mesi capo di stato maggiore dell' aeronautica. Uscendo dal riserbo impostosi davanti alle più svariate ricostruzioni dell'incidente, Bartolucci rende noto per la prima volta di essere stato interrogato dal giudice Vittorio Bucarelli come ex responsabile dell' aeronautica militare, e di essere "completamente tranquillo". Bartolucci ribadisce che "fin dall' epoca dell' incidente l'aeronautica mise a disposizione tutte le informazioni e le registrazioni radar richieste dal giudice" . Conferma che "nella zona non c' erano aerei dell' aeronautica militare e che comunque

non c' erano esercitazioni in corso" . Quanto al radiobersaglio citato nella trasmissione, ha concluso Bartolucci, "è stato documentato che il suo lancio era avvenuto sette-otto mesi prima dell'incidente". (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 2 nov - Le nuove rivelazioni sul disastro di Ustica non hanno provocato al palazzo di giustizia di Roma particolari reazioni. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, al quale è affidata l'inchiesta per accertare le cause del disastro e per identificare le vere cause dell' esplosione del DC9 dell' alitalia, non ha voluto fare alcun commento alle notizie riferite, in esclusiva, da "Tg1 sette", il programma televisivo mandato in onda ieri. In particolare, alle domande dei giornalisti, il magistrato ha risposto che della presenza di un bersaglio per le esercitazioni sopra il tratto di mare in cui l' aereo dell' Itavia precipitò nel giugno del 1980 si è già parlato in diverse occasioni. Bucarelli ha aggiunto di non aver nulla da dire anche perché è ancora in attesa di ricevere dai periti la relazione dell' indagine tecnica disposta per accertare le cause del disastro. La consegna della perizia, comunque, dovrebbe avvenire in tempi brevi. (ANSA)

USTICA: CAPO STATO MAGGIORE AERONAUTICA

Gioia del Colle (Bari), 3 nov - La serenità dell'aeronautica militare è "turbata da offese ed umiliazioni portate alla vostra dignità ". Lo ha detto il capo di stato maggiore dell'aeronautica militare, gen. Franco Pisano, parlando stamane, nella base militare di Gioia del Colle del 36° stormo, al personale militare e civile della terza regione aerea durante la cerimonia per il passaggio di consegne all'alto comando territoriale tra il generale di squadra aerea Siro Casagrande ed il pari grado Giovanni Moneta Caglio. Il generale Pisano ha spiegato più tardi ai giornalisti che intendeva riferirsi non solo alla vicenda del "DC-9" dell'Itavia precipitato al largo di Ustica nel giugno del 1980, ma anche al "disastro di Ramstein" che ha visto protagonista due mesi fa la pattuglia acrobatica nazionale. a proposito delle rivelazioni giornalistiche sulla tragedia di Ustica, il generale Pisano ha precisato: "la trasmissione del Tg1 dell'altra sera mi ha lasciato per molti versi sorpreso e indignato, perché io ho piena fiducia nella magistratura". "Aspetto fiducioso - ha continuato - la conclusione dell'istruttoria perché non si può condannare senza un processo: ho e abbiamo la coscienza a posto e sappiamo che abbiamo fornito compiutamente risposta ai quesiti di nostra competenza postici dal giudice Bucarelli". Il generale Pisano ha detto inoltre che il ministro della difesa, on. Valerio Zanone, dopo la trasmissione televisiva ha chiesto una valutazione allo stato maggiore dell'aeronautica. Le valutazioni su tutto quello che è stato detto nel servizio televisivo - ha precisato il capo di stato maggiore - saranno perciò riferite al ministro che relazionerà al consiglio dei ministri. Incalzato dai giornalisti su singoli aspetti del disastro di Ustica, il generale Pisano ha ulteriormente puntualizzato: "queste valutazioni che vanno ad investire l'area del consiglio dei ministri e l'area del giudice istruttore le debbo passare unicamente al ministro". Il generale Pisano ha sottolineato inoltre che "va dato il Massimo rispetto" alle vittime ed ai loro familiari nel "soddisfare l'esigenza doverosa di conoscere i motivi della perdita dei loro cari". "Per questi sentimenti - ha aggiunto - l'aeronautica ha dato ampia, leale, fattiva collaborazione per portare un contributo di conoscenza". Sempre riferendosi al disastro del "DC-9", il generale Pisano ha quindi precisato: "non trascuriamo che proprio quelle tracce di 't-4' (esplosivo molto diffuso) furono rilevate dall'aeronautica militare e quando nel giugno scorso questo argomento fu ripreso sulla stampa - anche lì con illazioni e giudizi - fui proprio io a chiedere al ministro della difesa, se, per quanto riteneva necessario per l'aeronautica, intendeva nominare una commissione di inchiesta: cosa che lui - ha sottolineato il generale Pisano - non ha fatto". Ricostruendo la storia dell'istruttoria sulla vicenda di Ustica, il capo di stato maggiore ha rilevato che "però successivamente il giudice Bucarelli ha fatto pervenire all'amministrazione della difesa i suoi quesiti ai quali - ha detto - per la

parte di nostra competenza noi abbiamo risposto pienamente e compiutamente sulla scorta di dati documentati, documentabili e visibili: gli abbiamo dato tutto". Nel suo discorso durante la cerimonia, il capo di stato maggiore ha inoltre esaminato la più generale situazione del settore della difesa. In questo momento "lo scenario internazionale è caratterizzato - ha detto - da un marcato dinamismo e da continui e significativi mutamenti che porteranno l'europa ed in particolare l'italia a svolgere un ruolo di responsabilità ancora maggiore nell'area del mediterraneo". Il gen. Pisano ha inoltre precisato che "la stessa struttura difensiva nazionale dovrà essere adeguata ad un nuovo quadro politico-strategico, con nuovi equilibri interforze, qualitativi e quantitativi, che tengano ben conto delle mutate realtà operative degli anni a venire". Successivamente, a completamento di quanto aveva già dichiarato a proposito della sua proposta di nomina di una commissione d'inchiesta, il gen. Pisano ha spiegato che "il ministro non lo ritenne necessario in base agli elementi forniti dalla stessa forza armata". Pisano ha inoltre spiegato che "ai quesiti posti all'amministrazione della difesa, da parte del giudice Bucarelli, l'aeronautica, su richiesta del ministro, successivamente ha nominato una commissione atta ad acquisire i dati necessari ed ha risposto, per la parte di sua competenza ampiamente e compiutamente, sulla scorta di dati documentati, documentabili e visibili". (ANSA)

USTICA: TESTIMONIANZE SU RELITTO TROVATO A PONZA

Napoli, 3 nov - "Un cilindro metallico di colore arancione, lungo circa un metro e del diametro di circa dieci centimetri, con una antenna corta e molte scritte in italiano". Così Antonio Basile, che nel 1980 era proprietario della società di navigazione Basilpesca, ha descritto l'oggetto metallico che il 16 luglio 1980, qualche giorno dopo il disastro aereo di Ustica, fu trovato dall'equipaggio di uno dei suoi pescherecci, l'"abissi", nelle acque di Ponza. Secondo le rivelazioni fatte l'altra sera nel corso della trasmissione televisiva "Tg sette" quella trovata dai marinai del peschereccio ischitano sarebbe stata una delle tre parti del velivolo-bersaglio del tipo "drone", in dotazione all'aeronautica militare italiana. La ricerca di testimonianze dirette sul ritrovamento del reperto è molto difficile. Il comandante del peschereccio, Domenico Barricelli, morì per infarto pochi mesi dopo. La stessa sorte toccò successivamente anche al vice-comandante, Pietro Mattera. Un figlio di Barricelli, all'epoca anch'egli imbarcato sull'"abissi", è attualmente in Francia, al servizio del proprietario di un panfilo. Attraverso il rapporto redatto dai carabinieri e successivamente dalle capitanerie di porto di Ischia e di Napoli è stato, comunque, possibile ricostruire il "cammino" del reperto. Appena raggiunto il porto di Sant'Angelo d'Ischia, Barricelli mostrò l'oggetto trovato in mare al suo "armatore", Basile. Subito dopo il reperto fu consegnato ai carabinieri di una motovedetta che si trovava nel porto. Barricelli, nel verbale di consegna redatto dai carabinieri, dichiarò di aver trovato l'oggetto a 40-50 miglia da punta Imperatore, con rotta 220 gradi, in una zona, cioè, che corrisponde all'incirca alle acque vicine all'isola di Ponza. I carabinieri il 18 luglio consegnarono l'oggetto all'ufficio circondariale marittimo di Ischia. Passati due giorni, dopo essere stato chiuso in un involucro, il reperto fu portato con una motovedetta a Napoli e consegnato ai responsabili dell'ufficio tecnico della capitaneria di porto. Con un'automobile, poche ore dopo, l'involucro fu quindi portato all'aeroporto di Capodichino e consegnato all'aeronautica militare. La testimonianza del comandante della motovedetta dei carabinieri di Ischia, Giovanni Vittozzi, è parzialmente discordante con quella di Basile. "Non mi pare di ricordare - ha detto oggi Vittozzi - che su quell'involucro vi fossero scritte. Tra l'altro se ci fossero state avrei riportato il contenuto nel verbale. Io ricordo che si trattava di un involucro di forma cilindrica, di colore bianco ed arancione della lunghezza di circa un metro. Altro non ricordo, considerato anche che da allora sono passati più di otto anni". Nella capitaneria di porto di Ischia non vi è più in servizio nessuna delle persone che otto anni fa presero in consegna il reperto. (ANSA)

DISASTRO USTICA: GIUDICE BUCARELLI

Roma, 7 nov - Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che conduce l'inchiesta sul disastro di Ustica, a proposito delle illazioni e alle voci circolate negli ultimi giorni su presunti risultati delle perizie e sulle cause della tragedia che costò la vita a 81 persone, ha dichiarato: "in merito alla vicenda del disastro aereo di Ustica, la cui istruttoria penale è da me condotta, mi vedo costretto a rompere il riserbo che ho sempre tenuto affinché il mio silenzio non venga interpretato come avallo dell'una o dell'altra delle ipotesi che di volta in volta vengono da più parti formulate". Il dr. Bucarelli ha aggiunto: "il segreto che vige sulla vicenda oggetto di istruttoria penale mi consente però, di dichiarare che gli accertamenti peritali da me disposti sono tuttora in corso di espletamento, ma non lontani dall'essere conclusi. Le relative risultanze saranno tempestivamente e ritualmente portate a conoscenza delle parti processuali che ne hanno diritto e formeranno oggetto di accurata valutazione da parte mia. pertanto, allo stato, ogni illazione sulle cause del disastro è del tutto priva di riscontro obiettivo". (ANSA)

USTICA: MINISTERO DIFESA

Roma, 8 nov - Nè il ministero della difesa nè lo stato maggiore dell' aeronautica hanno voluto commentare il servizio trasmesso stasera da "Tg 1 sette" sulla tragedia di Ustica in quanto - è stato fatto presente - della vicenda il ministro Zanone riferirà domani al consiglio dei ministri. Uno degli argomenti trattati nel servizio televisivo sulla sciagura - il presunto "buco" nelle registrazioni del radar di Marsala che secondo "Tg 1 sette" sarebbe cominciato quasi un minuto prima dell' incidente e finito quattro minuti dopo - era stato tuttavia affrontato il 24 giugno scorso, in una dichiarazione, dello stesso Zanone e in una nota dell'ufficio stampa della difesa in cui, facendo il punto sulla intera vicenda, si affermava tra l' altro che la registrazione comprende "sia il momento della tragedia sia i quattro minuti successivi". Questo il testo della nota diffusa il 24 giugno scorso: "al termine del consiglio dei ministri, il ministro della difesa on. Valerio Zanone, ha illustrato ai giornalisti le linee principali della sua relazione sul disastro di Ustica. Il ministero della difesa - ha detto zanone - ha anzitutto compiuto una messa a punto dei comportamenti tenuti e degli elementi acquisiti. Va ricordato in premessa che le indagini sulle cause dell' incidente sono state compiute per competenza dal ministero dei trasporti fra il 1980 e il 1982, ad opera di una commissione di cui faceva parte un solo ufficiale dell' aeronautica in qualità di esperto del traffico aereo; e inoltre che una relazione riassuntiva degli elementi a disposizione del governo fu presentata alla camera dal sottosegretario alla presidenza del consiglio il 30 settembre 1986. Il ministero della difesa dichiara anzitutto che in nessun caso sono state opposte esigenze militari di tutela del segreto e si è continuamente corrisposto ad ogni richiesta di dati pervenuti dall' autorità giudiziaria: Non esiste dunque alcun atto coperto da segreto militare". "Si è inoltre in condizione affermava la nota della difesa - di esporre i seguenti chiarimenti: 1. radar di Marsala: la registrazione è nelle mani del magistrato e comprende, diversamente da quanto è stato ripetutamente affermato, il momento della sciagura sino ai quattro minuti successivi; 2. ipotesi di connessione con la caduta di un mig libico presso Castel Silano: trattandosi di un aereo militare, sulla questione fu compiuta un' inchiesta dell'aeronautica che in base agli elementi acquisiti ritenne di datare l' incidente al 18 luglio, ossia circa venti giorni dopo il disastro di Ustica. Va peraltro segnalato che, in una intervista del 28 ottobre 1986, uno dei periti che si pronunciarono allora in quel senso ha avanzato riserve circa la possibile data di morte del pilota; 3. ipotesi di coinvolgimento: - il capo di stato maggiore dell' aeronautica ha formalmente dichiarato che nella zona e nell' ora dell'incidente non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o della nato e nessun velivolo dell' aeronautica militare italiana si trovava in volo". Il comando in capo della marina militare statunitense in europa - prosegue la nota della difesa del 24 giugno scorso - ha dichiarato che nelle stesse circostanze non operavano nel Tirreno navi o velivoli della sesta flotta usa; l' ambasciata francese a Roma ha dichiarato che le due portaerei francesi si trovavano nell' ora dell'incidente nella rada di Tolone; ancora il capo di stato maggiore dell' aeronautica ha dichiarato che nel poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento in quel giorno

alcuna attività; a proposito di un radio bersaglio di cui un possibile frammento fu rinvenuto nelle acque di messina nel settembre dell'80, si è accertato che l'ultimo lancio di radio bersaglio dall'indicato poligono di Salto di Quirra era stato effettuato nel gennaio del 1980, cinque mesi prima del disastro di Ustica; l'analisi informativa svolta dal Sismi, anche attivando gli opportuni contatti internazionali, non ha fornito alcun elemento che contraddica le circostanze di cui alle dichiarazioni sopra riportate". "I chiarimenti suddetti - concludeva la nota - sono stati acquisiti dal ministero della difesa di propria iniziativa e al solo titolo di collaborare per quanto possibile alla ricerca della verità. Successivamente, la presidenza del consiglio ha trasmesso alla difesa una richiesta di ulteriori informazioni da parte del giudice istruttore. "I dati richiesti sono stati già trasmessi nella quasi totalità alla presidenza del consiglio per l'inoltro alla magistratura. I pochi dati mancanti saranno acquisiti e trasmessi entro brevissimo arco di tempo". (ANSA)

USTICA: SMENTITA SELENIA PER MISSILE "ASPIDE"

Roma 8 nov - In merito a notizie "pubblicate oggi da alcuni quotidiani che attribuiscono ad un missile 'aspide' costruito dalla Selenia l'abbattimento del DC-9 precipitato il 27 giugno 1980 ad Ustica", la società ha precisato, in un comunicato che "all'epoca della tragedia la versione aria-aria di questo missile non esisteva ancora". Le notizie pubblicate oggi avanzano l'ipotesi che il missile possa essere stato lanciato contro il DC-9 anche da un aereo libico e che l'"aspide" possa "essere finito in quegli anni nelle mani dei libici". Il missile "aspide" costruito dalla Selenia è nato con un ruolo superficie-aria e solo successivamente ne è stata realizzata la versione aria-aria. Il primo lancio di questa versione avvenne da un caccia F.104 nell'autunno del 1984. (ANSA)

USTICA; COMUNICATO PERITI

Roma, 9 nov - La perizia tecnica sul disastro aereo del DC-9 di Ustica sarà depositata entro il mese di dicembre. Lo hanno confermato oggi i componenti del collegio tecnico nominato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, al quale è affidata l'inchiesta. I periti, che sono i professori Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio e Carlo Romano, in seguito alle notizie diffuse nei giorni scorsi, circa le cause del disastro hanno emesso un comunicato. Affermando che "sulla base delle indagini svolte, l'ipotesi di fonte giornalistica recentemente diffusa dai mezzi di informazione che il disastro aviatorio sia stato causato dalla intercettazione di un missile lanciato contro un radiobersaglio deve essere considerata solo una delle ipotesi possibili". "Il collegio - prosegue il comunicato - dichiara pertanto che qualunque anticipazione sui risultati conclusivi delle indagini è da considerarsi inopportuna". "Il collegio dei periti - conclude il comunicato - precisa, infine, che, durante il corso delle indagini, l'aeronautica militare italiana ha sempre assicurato e continua ad assicurare la massima disponibilità e collaborazione". (ANSA)

USTICA: "L'EUROPEO" SU RECUPERO RELITTO"

Roma, 10 nov - Una ditta italiana del gruppo Eni, la Saipem, si offrì di occuparsi del recupero dei resti del DC-9 inabissatosi al largo di Ustica ma la sua offerta venne ignorata: la magistratura designò la ditta francese "Ifremer" quale appaltatrice dei lavori. Lo scrive il settimanale "L'Europeo" in un servizio che sarà pubblicato sul prossimo numero e del quale è stata anticipata una sintesi. Secondo il presidente della Saipem, Giovanni Dell'Orto, si legge nella sintesi, "la Saipem spedì una lettera alla presidenza del consiglio dichiarando la propria disponibilità ai lavori. Potevamo vantare una notevole esperienza. È vero che la Saipem non disponeva di battelli in grado di effettuare ricognizioni a grandi profondità marine ma un simile mezzo si sarebbe potuto agevolmente reperire sul mercato, magari chiedendolo alla stessa ditta francese 'Ifremer'. Nessuno ci ha mai risposto. non

abbiamo avuto nemmeno l'occasione di presentare una proposta operativa". Secondo L'Europeo, inoltre, subito dopo la tragedia di Ustica, la magistratura richiese al ministero dei trasporti di avviare l'operazione di recupero senza però avere risposta. (ANSA)

USTICA: MARINA MILITARE

Roma, 15 nov - "Nessuna delle unità missilistiche della marina italiana era impegnata in esercitazioni o era, comunque, in navigazione nella serata del 27 giugno 1980, quando è precipitato il DC-9 della Itavia di Ustica". Lo hanno ribadito fonti dello stato maggiore della marina a proposito della notizia pubblicata stamane dal "giorno" il quale, citando la "rivista marittima" del settembre 1980, aveva riferito che unità italiane avevano partecipato il 26 ed il 27 giugno 1980 ad una esercitazione con una unità francese, il caccia "guepratte". Riguardo in particolare a questa esercitazione, le stesse fonti hanno reso noto che si è trattato di una "esercitazione di tiro non missilistico" svoltesi a capo teulada nella giornata del 26 e nella notte tra il 26 ed il 27. Tutte e tre le unità italiane che vi hanno partecipato - hanno aggiunto le fonti - (i caccia "ardito", "audace" e "intrepido") sono entrate in porto a cagliari, conclusa l'esercitazione, entro le nove di mattina del giorno 27. Per quanto riguarda la nave francese, il caccia "guepratte" è una vecchia unità della classe "surcouf" - come riferisce l'almanacco navale - entrata in servizio nel 1957 e rimodernata dieci anni dopo. Il suo armamento era costituito da due pezzi di artiglieria 100/55, due da 20/70, da sei tubi lanciasiluri e da un lanciamissili "malafon" per la difesa antisommersibile. La nave non è contemplata, nella ultima edizione dell'almanacco, tra quelle in servizio. (ANSA)

USTICA: "L'EUROPEO" SU RECUPERO RELITTO

Roma, 16 nov - I servizi segreti italiani avrebbero avviato una indagine sulla concessione alla ditta francese "Ifremer" della commessa per il recupero dei resti del DC-9 di Ustica. Lo afferma l'"Europeo" in un articolo che sarà pubblicato sul prossimo numero e di cui oggi è stata diffusa in anticipo una sintesi. secondo l'"europeo" scopo della indagine è quello di verificare la regolarità delle procedure con cui l'appalto venne concesso ai francesi e in particolare i motivi per i quali venne esclusa la società italiana Saipem (Eni) che - come lo stesso settimanale aveva riferito nel numero della scorsa settimana - aveva manifestato la propria disponibilità ad interessarsi della questione pur senza disporre di un battello idoneo ad operazioni a quelle profondità. Il settimanale ha anche anticipato una dichiarazione del senatore francesco mazzola, sottosegretario alla presidenza del consiglio all'epoca della tragedia di Ustica con delega per i servizi segreti, in cui egli afferma che "nè in via ufficiale nè in via ufficiosa venne allora formulata dai servizi la ipotesi che il DC-9 potesse essere stato abbattuto da un missile" e che "la tragedia di Ustica fu considerata dai servizi un episodio di cui non occuparsi minimamente a livello di intelligence". (ANSA)

USTICA: SECONDO PSD'AZ IL 27 CI FU ESERCITAZIONE

Cagliari, 16 nov - Il vice segretario del partito Sardo d'azione, Mario Carboni, ha diffuso nel pomeriggio una dichiarazione sulla vicenda del "DC-9" dell'Itavia sostenendo di avere la prova che il 27 giugno del 1980, contrariamente a quanto affermato dal ministro della difesa e dai vertici militari, ci fu un'esercitazione militare nell'area dove precipitò l'aereo. "Il partito Sardo d'azione - afferma Carboni - ha la prova che manovre militari erano in corso davanti al poligono missilistico di Perdasdefogu, come risulta da un'ordinanza di sgombero del comando in capo del dipartimento militare marittimo del basso Tirreno, firmata dall'ammiraglio Angelo Monassi". Alla dichiarazione inviata alla stampa, il vice segretario del Psd'az ha allegato fotocopia di tale ordinanza, che fu affissa - secondo quanto rende noto lo stesso Carboni - all'albo dei comuni di Siniscola, Orosei, Dorgali, Baunei, Totzorai, Tortoli, Barisardo, Tertenia, Muravera, Villaputzu, tutti centri sulle coste

orientali della Sardegna. Nell'ordinanza si legge, tra l'altro, che il giorno 27 giugno 1980 lo sgombero nella zona di mare interessata ad esercitazioni militari a fuoco era in vigore dalle 8 alle 19. Come è noto, il "DC-9" dell'Itavia precipitò alle 20 e 59'. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 25 nov - L'ipotesi che il "DC-9" di Ustica sia stato abbattuto da un missile sparato da un aereo americano mentre era all'inseguimento del "mig" libico schiantatosi sui monti della Sila calabrese è stata riproposta al giudice istruttore Vittorio Bucarelli dai legali dei familiari delle vittime. Gli avvocati Alfredo Galasso e Romeo Ferrucci, di parte civile, nel presentare al magistrato una documentazione che è loro pervenuta in busta anonima, non nascondono che possa trattarsi di un'azione di depistaggio. Durante una conferenza stampa hanno spiegato che non spetta a loro ma al giudice accertare se i documenti siano falsi o meno. Tra il materiale esibito al dottor Bucarelli figura una lettera datata 4 agosto 1984 su carta intestata "legione carabinieri di orma, reparto operativo, i sezione" indirizzata al generale Pietro Musumeci, che fino al 1981 era stato un alto dirigente del Sismi. Lo scrivente, dalla firma indecifrabile, dichiara di inviare in allegato, insieme con altre certificazioni, un documento classificato "riservatissimo" in merito "all'incidente dell'aereo civile Itavia abbattuto da un missile delle forze aeree Usa il 27 giugno 1980". Gli avvocati hanno inoltre consegnato al magistrato il verbale di una perquisizione compiuta nell'abitazione di Francesco Pelaia il 3 agosto 1984 e il verbale dell'interrogatorio di Pelaia reso al dottor Domenico Sica il successivo 6 agosto. Sempre secondo i difensori, tra i documenti sequestrati sarebbe un promemoria dei medici legali calabresi che fecero l'autopsia sul corpo del pilota libico precipitato sulla sila. Dall'appunto, che per i difensori non figura tra gli atti processuali, risulterebbe che la morte risaliva a venti giorni prima, cioè ad un'epoca che potrebbe coincidere con l'abbattimento del "DC-9" dell'Itavia, avvenuto il 27 giugno del 1980. Per quanto riguarda Francesco Pelaia, il suo nome venne fatto durante il processo per le presunte deviazioni del Sismi, in cui erano coinvolti tra gli altri Musumeci e Francesco Pazienza. Nell'udienza dell'8 luglio del 1985, dinanzi al tribunale di Roma, emerse che era in corso una seconda inchiesta condotta dal giudice Domenico Sica riguardante oltre a Pelaia Francesca Battaglini per l'attività svolta dall'ufficio che il Sismi aveva aperto in Lussemburgo per vigilare sulla sicurezza degli uomini politici italiani di passaggio nel granducato. A parlare del coinvolgimento di un caccia americano nella vicenda di Ustica era stato di recente il presidente libico Gheddafi il quale, pur senza fornire particolari, sostenne che il "DC-9" dell'Itavia era stato abbattuto da un missile sparato da un aereo degli Stati Uniti e di averne le prove. Come si è detto, i difensori di parte civile hanno sottolineato che tocca al giudice accertare la genuinità dei documenti. Il reparto operativo dei carabinieri di Roma ha escluso che sia mai stata inviata dalla prima sezione al generale Musumeci una lettera in cui si faceva riferimento al disastro di Ustica dopo la diffusione della notizia da parte degli avvocati dei familiari delle vittime, gli ufficiali del reparto operativo hanno svolto ogni tipo di accertamento senza trovare riscontri. Di conseguenza, il documento che era pervenuto agli avvocati in una busta anonima, deve considerarsi un falso. D'altra parte non sembra plausibile che il reparto operativo fornisse documenti di qualsiasi genere al generale Musumeci in quel periodo dal momento che l'ufficiale aveva lasciato il Sismi fin dal 1981 e proprio nel 1984 era sotto inchiesta per le presunte deviazioni dei servizi segreti. Nel novembre di quello stesso anno, infatti, Musumeci venne arrestato per ordine del giudice Domenico Sica. (ANSA)

USTICA: APERTA INCHIESTA SU PRESUNTO FALSO

Roma, 5 dic - La procura della Repubblica di Roma ha avviato un'indagine per individuare gli autori di un documento, ritenuto falso, fatto pervenire nei giorni scorsi dai legali di parte civile al giudice istruttore Vittorio Bucarelli che conduce l'inchiesta sul disastro aereo di Ustica del giugno 1980.

Degli accertamenti si occupa il pubblico ministero Giorgio Santacroce che procede sulla base dell'ipotesi di reato di falso in atto pubblico. Il documento, che faceva parte di un "dossier" consegnato dagli avvocati dei familiari delle vittime, era giunto per posta ai legali. si tratta di una lettera, datata 4 agosto 1984, su carta intestata "legione carabinieri di Roma", indirizzata al generale Pietro Musumeci, che fino al 1981 era stato un alto dirigente del Sismi. Lo scrivente, dalla firma indecifrabile, dichiara di inviare in allegato un documento classificato "riservatissimo" riguardo all'incidente "dell'aereo civile Itavia abbattuto da un missile delle forze aeree USA il 27 giugno 1980". (ANSA)

1989

DISASTRO USTICA: GIUDICE ISTRUTTORE SU PERIZIA

Roma, 15 mar 1989 - La perizia sulle cause del disastro aereo di Ustica non è stata ancora consegnata al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, titolare dell'inchiesta. A fare la precisazione è stato lo stesso magistrato il quale ha smentito le allusioni fatte da alcuni organi di stampa sull'esito dell'accertamento tecnico. "Al fine di evitare la diffusione di notizie inattendibili e allo stato non accreditate - ha detto il dottor Bucarelli - affermo che a tutt'oggi non è stato depositato l'elaborato tecnico dell'Itavia nel mare di Ustica. Non appena ciò avverrà le parti legittimate saranno immediatamente informate con le modalità di rito". Per quanto riguarda le anticipazioni della stampa, il giudice istruttore sta valutando l'eventualità di investire la procura della repubblica perché proceda per la fuga di notizie coperte dal segreto istruttorio e per la popolazione di esse. La perizia doveva essere depositata fin dalla scorsa settimana, ma per motivi mai ufficializzati l'atto non è stato ancora compiuto. Secondo voci che circolavano in tribunale, uno dei periti all'ultimo momento avrebbe avuto perplessità su alcuni passi della relazione, che supera le 700 pagine. (ANSA)

DC9 USTICA: MINISTERO DIFESA

Roma, 15 mar 1989 - Il ministro della difesa Valerio Zanone, in merito alle anticipazioni pubblicate oggi da alcuni mezzi di informazione relative ai risultati delle perizie sulla sciagura di Ustica, ha dichiarato: "La difesa non ha taciuto né coperto con il segreto nessun dato di cui disponga. Dai dati che ho raccolto risulta che il disastro di Ustica non è stato provocato dalle forze armate Italiane". "Appena i risultati della perizia saranno ufficialmente disponibili - ha aggiunto il ministro - si procederà a tutti gli accertamenti di competenza della difesa". (ANSA)

DC9 USTICA: LA PERIZIA

Roma, 17 mar 1989 - Tutti gli elementi a disposizione dei periti fanno concordemente ritenere che l'incidente accaduto al DC9 I-tigi sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo e sparato probabilmente da un caccia militare: è questa una delle risposte che i periti hanno dato al giudice istruttore Bucarelli a conclusione dell'indagine tecnica sul disastro avvenuto il 27 giugno dell'80 sul mare di Ustica. I periti Massimo Blasi, Carlo Romano, Mariano Migliaccio, Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo e Leonardo Lecce, con una perizia di oltre 350 pagine hanno risposto a sette quesiti posti loro dal magistrato. Tra l'altro nelle conclusioni si afferma che dalle analisi e dalle indagini tecniche svolte emergono evidenze a favore dell'ipotesi che l'incidente sia da attribuire all'azione di un esplosivo ad alto potenziale. Gli elementi a disposizione del collegio peritale sono convergenti nel far ritenere che si è trattato di un evento esterno all'aereo DC-9 I-tigi, probabilmente avvenuto in corrispondenza della parte anteriore dell'aeromobile, in una zona

relativamente concentrata. Al momento dell'incidente l'aereo percorreva l'aerovia assegnatagli dal controllo del traffico aereo di Roma Ciampino alla quota stabilita. Fino al momento dell'incidente il volo, come hanno accertato i periti, è stato regolare. Il sistema radar di Roma Fiumicino ha rilevato la presenza nella zona dell'incidente di un congruo numero di segnali (plots) relativi ad un aeromobile delle dimensioni di un aereo da caccia e la cui traiettoria, in proiezione orizzontale, era quasi normale a quella del DC-9 dell'Itavia. Questo aeromobile non è venuto in collisione con il DC-9 e successivamente all'incidente si è allontanato. Si hanno elementi - affermano i periti - per ritenere che questo aeromobile sia interessato all'incidente, ma non si hanno elementi sufficienti per precisarne il ruolo (aggressore o bersaglio). Per quanto riguarda la parte medica dell'indagine con riferimento alla morte dei passeggeri, i periti affermano che le lesioni traumatiche descritte sui corpi recuperati sono di varia entità: dai tronconi si passa a salme relativamente ben conservate. Si deve perciò pensare ad azioni traumatiche di natura diversa. In base alle risultanze, l'osservazione medico-legale è congruente con l'ipotesi di esplosione "A genesi esogena", ad opera di un missile. Con un altro quesito il magistrato aveva chiesto di stabilire se "per la penetrazione delle schegge con riferimento alla collocazione e profondità raggiunte da esse nei vari materiali dell'aereo e nelle vesti e nei corpi degli occupanti e di ogni altro oggetto rinvenuto e riferibile all'incidente, sia possibile desumere se l'eventuale fenomeno esplosivo sia stato di origine endogena od esogena rispetto all'aeromobile". I periti hanno risposto che dal tipo delle traiettorie e delle profondità di penetrazione dei vari frammenti ritrovati nei cuscini, negli schienali e nei cadaveri, appare accertato che si sia trattato di un fenomeno esplosivo esogeno, esterno all'aereo. La perizia è giunta al palazzo di giustizia verso le 13 di oggi e a consegnarla sono stati tutti i periti che hanno quindi avuto un lungo colloquio con il giudice istruttore Bucarelli riassumendo per lui l'indagine svolta. Ora, il documento è a disposizione delle parti e sulla base di esso il giudice Bucarelli porterà avanti l'attività istruttoria. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 20 mar 1989 - Dopo aver letto le 477 pagine della perizia, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che conduce l'inchiesta sul disastro di Ustica, ha deciso di approfondire gli accertamenti su alcuni aspetti messi in evidenza della relazione tecnica. In sostanza, il magistrato intende dare una risposta ai numerosi interrogativi sollevati dal collegio peritale, soprattutto a quelli riguardanti la scomparsa di tracce radar, di documenti, di altro materiale, ma, l'obiettivo principale cui tende Bucarelli è ora quello di accertare la nazionalità del caccia che lanciò il missile contro il "DC9" dell'Itavia. Su molti risvolti della vicenda il giudice istruttore è dunque intenzionato a ricominciare le indagini d'accapo ed anche se per il momento non ha fatto un programma preciso del lavoro futuro già si sa che nel suo calendario ci sono importanti appuntamenti. Tra gli altri, il magistrato potrà riascoltare il ministro della difesa dell'epoca, Lelio Lagorio, e i suoi successori. Altri testimoni da convocare a palazzo di giustizia saranno gli operatori in servizio ai radar di Marsala e di Licola che dovranno spiegare meglio di quanto hanno fatto finora i "buchi" nelle registrazioni o i motivi della distribuzione di documenti che si sarebbero potuti rivelare utili per gli inquirenti. Bucarelli conta di concludere questa nuova fase delle indagini nel più breve tempo possibile perché ormai sono trascorsi quasi nove anni dal 27 giugno del 1980, quando il "DC9" precipitò nelle acque di Ustica, e il termine della prescrizione per il reato per cui si procede (l'omicidio colposo plurimo) si sta avvicinando, scattando infatti dopo dieci anni. Non è escluso che il sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce, che nell'istruttoria svolge il ruolo di pubblica accusa, a sua volta sottoponga al giudice una serie di richieste destinate ad approfondire ulteriori aspetti della vicenda. Quanto alla relazione dei periti, il documento è stato richiesto al magistrato sia dal ministero della difesa sia dalla commissione nominata dal presidente del consiglio per giungere alla verità sull'incidente aereo. (ANSA)

DC9 USTICA: TELEFONATA ANONIMA

Roma, 28 apr 1989 - Questa sera è pervenuta alla sede centrale dell'Ansa una telefonata in cui un anonimo interlocutore, che ha detto di parlare a nome di un gruppo di piloti del quarto stormo "Amedeo d' Aosta" dell' aeronautica militare, ha affermato: "Siamo stati noi ad abbattere il DC9 a Ustica con un missile side winder a guida termica. E' stato un errore: l' angolo di tiro del missile si è spostato ed è andato a colpire tragicamente la cabina. Ora noi ci siamo dimessi dall' aeronautica militare italiana. Probabilmente domani sera richiameremo per lasciare i nostri nomi". Il quarto stormo "Amedeo d'Aosta" è di stanza a Grosseto ed è composto da aerei intercettori. Fonti dell'aeronautica non danno credito alla telefonata, in quanto - hanno fatto notare - tutti i movimenti degli aerei intercettori vengono registrati nei particolari non solo dai comandi dell' aeronautica ma anche dall' aviazione civile: pertanto se un aereo intercettore si fosse trovato nel cielo di Ustica al momento della sciagura, la sua presenza sarebbe stata registrata; per di più sarebbe stato registrato il ritorno alla base di un aereo senza un missile. Inoltre, si fa notare che un missile a guida termica, per le sue stesse caratteristiche, si dirige verso la fonte di calore (per un aereo in volo l'unica fonte di calore sono i motori) e quindi non sembra ipotizzabile uno spostamento della traiettoria dalla stessa fonte di calore. (ANSA))

USTICA: LAGORIO

Roma, 10 mag 1989 - "Abbiamo bisogno di un punto fermo che può darci solo il magistrato. Qualsiasi altro soggetto può sapere qualcosa ma una visione complessiva del dramma Ustica può darla solo lui. Bisogna stare attenti ad entrare nel gioco della casistica, delle ilazioni, delle congetture. in effetti non ne sappiamo niente". Io ha detto ai giornalisti il presidente della commissione giustizia della camera lelio lagorio, ministro della difesa all' epoca del disastro aereo, al termine della visita nella divisione aerea studi, ricerche e sperimentazione (dasrs) nell' aeroporto militare di Pratica di Mare. Lagorio ha aggiunto: "il magistrato ha tutte le carte per prendere decisioni secondo giustizia. speriamo di essere arrivati in prossimità del traguardo". Del caso Ustica non si poteva non parlare visto che la dasrs ha strumentazioni e laboratori all' avanguardia nel campo dell'infortunistica aerea in grado di svolgere gli accertamenti più complicati. "Sotto il profilo tecnico - ha detto il comandante della divisione, generale antonio rossetti - a suo tempo fu interessata una parte della forza armata, oggi inglobata nella divisione, che lavorò con gli strumenti e con i mezzi dell'epoca". "Fummo interpellati soltanto all'inizio - ha spiegato il generale Gianfranco Pecci, capo del reparto chimico e tecnologico della dasrs -. Esaminammo i primi reperti, cuscini, bagagli e il cono di coda dell'aereo e fummo i primi a trovare tracce di esplosivo". Il generale Pecci ha spiegato che dagli accertamenti risultò che il cono di coda dell'aereo si era rotto per un impatto. "Dopo la relazione consegnata al magistrato - ha aggiunto l'alto ufficiale "non siamo stati più interpellati per esaminare i relitti recuperati successivamente". Il comandante della dasrs, gen. Rossetti, ha evitato il rischio di polemiche e di malintesi precisando: "La forza armata si è attenuta fedelmente alle richieste del magistrato. Non sta a noi dire se si potevano fare altre cose". Il responsabile del reparto chimico-tecnologico ha però aggiunto, riferendosi al secondo tipo di esplosivo rilevato in seguito sui resti del DC9: "Fu trovato su reperti che a noi non erano stati dati" ed ha fatto notare che gli esperti dell'aeronautica avevano tutte le carte in regola per svolgere ogni tipo di accertamento. Lagorio, che ha visitato l'aeroporto di Pratica di Mare nel quadro di un programma di visite che sta portando la commissione difesa nelle strutture militari di maggior importanza, ha detto: "Qui siamo di fronte ad una università; le forze armate possono compiere un lavoro utile anche per il paese". Nella dasrs, istituita nel 1986, si formano, tra l' altro, gli assistenti di volo militari e si addestrano i piloti che voleranno con il nuovo aereo "mx". la divisione sarà inaugurata ufficialmente il 30 maggio proprio con la presentazione del velivolo. (ANSA)

USTICA: LEGALE PARTE CIVILE SU CONCLUSIONI COMMISSIONE

Bologna, 22 mag 1989 - "Sono conclusioni sconcertanti. Questa commissione ci ripropone le stesse conclusioni interlocutorie del 1982 della commissione Luzzatti istituita dal ministero dei trasporti, quasi che non esistessero gli ulteriori molteplici riscontri, tra cui il ripescaggio del DC9". L'avv. Alessandro Gamberini, del collegio di parte civile che assiste l'associazione dei parenti delle vittime della strage di Ustica, ha commentato le notizie sulle conclusioni della commissione governativa. "Si dimentica che i periti giudiziari - ha proseguito il legale - sono pervenuti alla tesi del missile come causa della strage sulla base di regole scientifiche di certezza, confortate da innumerevoli e univoci riscontri. La riproposizione dell'ipotesi della bomba non può non ricordarci che fu quella che, nell'immediatezza del fatto, affacciarono insieme al nome di Marco Affatigato, i servizi segreti, allora in mano alla P2". "Quanto alle pretese giustificazioni - ha aggiunto l'avv. Gamberini - sull'incredibile serie di omissioni e manipolazioni del materiale radar militare di quella tragica giornata, esse si commentano da sole. La distruzione dei plottaggi militari di Licola non può essere fatta passare come l'infortunio di un ufficiale disattento, né come un fatto irrilevante, anche solo perché quel materiale non poté mai essere valutato, perché mai fu fatto pervenire all'autorità giudiziaria, che pure ne aveva fatto richiesta". (ANSA)

DISASTRO USTICA: L'INCHIESTA

Roma, 23 mag 1989 - Nuove richieste istruttorie, che traggono lo spunto dalle ultime istanze presentate dagli avvocati dei parenti delle vittime del disastro aereo di Ustica, nonché dall'esame delle relazioni dei "sette saggi" e dell'aeronautica militare, daranno nei prossimi giorni ulteriori impulsi all'inchiesta svolta dai giudici romani sulla morte delle 81 persone che erano a bordo del velivolo dell'Itavia precipitato il 12 giugno del 1980. L'iniziativa di sollecitare il giudice Vittorio Bucarelli ad aprire una nuova fase dell'inchiesta è del pubblico ministero Giorgio Santacroce. Il magistrato, che per primo nove anni fa si occupò della vicenda, sta esaminando in questi giorni il voluminoso "dossier" raccolto a cominciare dal 1980 ed entro i primi giorni di giugno proporrà le sue istanze. In particolare, il magistrato dovrà esprimere il suo parere sulle richieste della parte civile che, denunciando tempo addietro non solo inerzia nello svolgimento delle indagini, ma anche presunte omissioni e connivenze per nascondere la verità sulle vere cause del disastro, ha chiesto l'incriminazione dei vertici dello stato maggiore della difesa e dell'aeronautica in servizio all'epoca dei fatti. Inoltre, i patroni di parte civile hanno sollecitato l'allargamento dell'indagine penale contro tutti quegli ufficiali e sottufficiali che per un verso o per l'altro entrarono nella vicenda del DC9. (ANSA)

USTICA: ACCAME

Roma, 23 mag 1989 - "I risultati dell'inchiesta dei sette saggi sul DC9 di Ustica, del resto prevedibili, sono preoccupanti per la pressione che possono esercitare sulla magistratura". Lo ha detto il responsabile per i problemi della difesa di dp, Falco Accame, il quale ha aggiunto che alcune affermazioni "sono stupefacenti". "La relazione - dice Accame - afferma che la difesa escude che nella zona fossero in corso esercitazioni militari, quando lo stesso ministro Zanone, in seguito a quesiti da me formulati, ha dovuto ammettere in parlamento, che dalle 19 alle 22 del 27 giugno era in corso un'esercitazione con lo impiego di aerei "breguet-atlantic". Sempre secondo accame "è completamente falso", come si afferma nella relazione, che i soccorsi furono attivati con la dovuta solerzia. "l'aereo Itavia - ricorda Accame - è caduto alle 21. I primi soccorsi sono giunti la mattina del giorno dopo dopo quasi 12 ore di ritardo, mentre erano in volo aerei dell'aeronautica militare che potevano recarsi nel posto nel tempo massimo di un'ora e navi militari a Cagliari, Messina e Napoli che potevano raggiungere il luogo nel giro di tre ore". La relazione infine, secondo Accame,

non fornisce spiegazioni sul perché della mancata interpretazione radar né spiega se i nostri radar furono disturbati da apparecchiature elettroniche. non spiega perché non sono stati eseguiti confronti con i dati della marina Usa, né spiega la presenza di una traccia di aeromobile in aggiunta a quella del DC9 che è risultata presente sugli schermi di vari radar". (ANSA)

USTICA: 23 COMUNICAZIONI GIUDIZIARIE CHIESTE DAL PM

Roma, 10 giu 1989 - L'emissione di 23 comunicazioni giudiziarie è stata chiesta dal sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce nell'ambito dell'inchiesta sul disastro aereo di Ustica. I provvedimenti dovrebbero essere adottati nei confronti del comandante del 22/o centro radar dell'aeronautica militare di Licola, che nel 1984 ordinò la distruzione del registro originale con la trascrizione dei rilievi radar eseguiti il 27 giugno del 1980, giorno in cui il DC 9 dell'Itavia precipitò nel tirreno meridionale, nonché contro gli uffici e i sottufficiali in servizio al momento della tragedia presso lo stesso centro radar di Licola nonché presso il 35/o Cram di Marsala. I reati ipotizzati da Santacroce nei confronti del comandante di Licola sono quelli di violazione della pubblica custodia di cose e di soppressione di atti veri, mentre per gli altri si dovrebbe procedere per concorso in falsa testimonianza aggravata, concorso in favoreggiamento personale aggravato e concorso in distruzione di atti veri aggravata. inoltre il pubblico ministero ha sollecitato un nuovo accertamento peritale per identificare il tipo di missile che avrebbe colpito l'aereo e la sua nazionalità. In pratica il magistrato ha fatto proprie le richieste che la parte civile, rappresentata dai familiari delle 81 vittime, avanzò all'inizio dello scorso maggio. Ora sulle istanze di Santacroce dovrà pronunciarsi il giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Le richieste del pubblico ministero Santacroce per quanto riguarda gli ufficiali e i sottufficiali in servizio la sera del 27 giugno '80 a Licola e a Marsala, si basano su una serie di dati ricavati dalla perizia tecnica collegiale ordinata nel novembre 1984 dal giudice istruttore Bucarelli su richiesta dello stesso Santacroce, debitamente confrontati con i dati forniti dalla commissione di indagine presieduta da Carlo Maria Pratis e istituita dal presidente del consiglio De Mita nel novembre del 1988 e con i dati emersi dall'inchiesta affidata il 17 marzo 1989 dal ministro della difesa Zanone al capo di stato maggiore dell'aeronautica gen. Franco Pisano. Nelle sue richieste, contenute in sei pagine dattiloscritte, Giorgio Santacroce enumera i vari indizi di colpevolezza emersi a carico del personale di Marsala e di Licola. Il magistrato parla di grossolanità delle rilevazioni delle tracce radar e di "forte sospetto di manipolazione dei nastri di registrazione", nonché di quella che definisce l'inspiegabile scomparsa sui monitor di tracce considerate basilari e del "buco" di otto minuti che caratterizza le registrazioni stesse. L'identificazione della causa del disastro nell'azione di un missile, si fa notare negli ambienti della procura, è emersa solo in seguito al recupero dei resti dell'aereo avvenuto nell'estate del 1988. Si fa notare che tale recupero era stato invano richiesto fin dal novembre del 1980 dal pubblico ministero Santacroce al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con allegato alla domanda uno studio sulla fattibilità dell'operazione e sui suoi costi. Se le indagini hanno segnato il passo, si fa rilevare ancora, lo si deve purtroppo proprio al fatto che ci sono voluti ben otto anni perché il governo si decidesse a consentire il recupero, stanziando la somma necessaria. Col recupero dei resti dell'aereo si è potuto stabilire, secondo Santacroce, che il missile colpì il DC9 dell'Itavia nella parte anteriore della fusoliera, che era rimasta in fondo al mare. Per quanto riguarda il supplemento di perizia sollecitato dal pubblico ministero, oltre all'identificazione del tipo di ordigno e alla sua nazionalità, gli esperti dovrebbero puntualizzare meglio di quanto è stato fatto finora sia la traiettoria dell'aereo dell'Itavia, sia quella del velivolo estraneo che intersecò la sua rotta, nonché la posizione di lancio del missile. Santacroce si riserva di formulare nuove richieste di incriminazioni che allo stato, ha spiegato, non vanno al di là di semplici congetture, forti sospetti, deduzioni logiche e ipotetiche, ma prive di quegli elementi di riscontro oggettivo capaci di legittimare l'emissione di ulteriori avvisi di reato. (ANSA)

USTICA: INTERROGATORI ADDETTI CENTRI RADAR

Roma, 15 giu 1989 - Saranno gli ufficiali e i sottufficiali in servizio al centro radar dell'aeronautica di Marsala il 27 giugno del 1980 nel turno che cominciò alle 20 ad essere interrogati per primi dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, al quale è affidata l'inchiesta giudiziaria sul disastro aereo avvenuto a Ustica, dove nel tratto di mare antistante l'isola, morirono 81 persone. Il magistrato li ha convocati per il 26 giugno ed il giorno successivo saranno sentiti gli addetti al medesimo turno del centro radar di Licola. A comparire dinanzi al magistrato, con l'assistenza di un difensore, saranno tra undici giorni i capitani Adulio Ballini e Avio Giordano, i marescialli Mario Sardu, Sossio Tazio, Salvatore Loi, Claudio Belluomini, Mario Di Giovanni, Giuseppe Gruppuso e Antonio Massaro nonché il sergente Giuseppe Gioia. Per quanto riguarda questo gruppo, le comunicazioni giudiziarie, nelle quali si ipotizzano i reati di concorso aggravato in falsa testimonianza, favoreggiamento personale e distruzione di atti veri sono diventate undici. Nei giorni scorsi si era appreso invece che erano dieci. Il 27 giugno il giudice Bucarelli, che ha fissato gli interrogatori per la mattina e per il pomeriggio, ascolterà gli uomini dell'aeronautica in servizio nelle stesse ore di quelli di Marsala nel centro radar di Licola, e cioè il tenente colonnello Gerardo Abbate ed i sottufficiali Gerardo Rocco, Lucio Albini, Tommaso Acampora e Gennaro Sarnataro. Per l'ufficiale e i marescialli in servizio a Licola la sera del disastro, il giudice ha ipotizzato le stesse imputazioni indicate nel provvedimento notificato agli uomini dell'aeronautica di Marsala. Il 27 giugno prossimo il dottor Bucarelli, che interrogherà gli indiziati alla presenza del pubblico ministero Giorgio Santacroce, potrebbe ascoltare anche l'ufficiale che nel settembre del 1984 comandava il centro radar di Licola e ordinò la distruzione del "modello da-1" ritenuto dagli investigatori particolarmente importante ai fini dell'indagine. Infatti proprio da questo "dossier" furono stralciate cinque pagine riproducenti la trascrizione dei tracciati radar relativi al volo del DC9 dell'Itavia, pagine che sono ora a disposizione dell'autorità giudiziaria. Nessuna decisione, per il momento, è stata presa dal giudice Bucarelli su un supplemento di perizia tecnica sollecitata dal pubblico ministero Santacroce per conoscere quale potrebbe essere il tipo di missile che colpì il DC9 e la sua nazionalità. (ANSA)

USTICA: INCRIMINATI MILITARI

Roma, 23 giu 1989 - Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli che conduce l'istruttoria sul disastro aereo di Ustica, ha emesso mandati di comparizione, che sono tuttora in corso di notifica, nei confronti degli ufficiali e sottufficiali della aeronautica, nei giorni scorsi indiziati dei reati di falsa testimonianza, distruzione di atti e favoreggiamento personale. Il magistrato contesta ora ai militari le stesse accuse formulate in un capo di imputazione, così come richiesto dal sostituto procuratore della repubblica, Giorgio Santacroce, in una requisitoria scritta, depositata proprio questa mattina nell'ufficio del giudice istruttore. Tutti gli imputati prestavano servizio presso i centri radar di Licola e di Marsala il 27 giugno 1980, il giorno in cui l'aereo dell'Itavia, colpito da un missile, precipitò al largo di Ustica. Sono ventitre i militari messi sotto accusa per la mancata registrazione delle tracce radar o per la soppressione di documenti relativi al controllo del volo del DC9 dell'Itavia. Si tratta del maggiore Fulvio Salmè, dei capitani Adulio Ballini e Avio Giordano e dei marescialli Mario Sardu, Tazio Sossio, Salvatore Loi, Claudio Belluomini, Mario Di Giovanni, Giuseppe Gruppuso, Luciano Carico, Antonio Massaro, Pasquale Abate, Giuseppe Vitaggio, Salvatore Orlando e Sebastiano Muti e del sergente Giuseppe Gioia, tutti in servizio all'epoca presso il trentacinquesimo "cram" (centro radar aeronautica militare) di Marsala. Gli altri imputati erano invece in servizio presso il ventiduesimo "cram" di Licola. Sono: il tenente colonnello Gerardo Abbate e i marescialli Antonio di Micco, Gerardo Rocco, Lucio Albini, Tommaso Acampora e Gennaro Sarnataro. Una posizione a parte è quella del tenente colonnello Mario De Crescenzo, comandante della stazione di Licola nel settembre 1984, accusato, a differenza di tutti

gli altri, dei reati di violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri per aver ordinato la distruzione del registro dei tracciati radar rilevati a Licola il 27 giugno 1980, nonostante la procura della repubblica di Roma ne avesse disposto il sequestro fin dal 10 luglio 1980. Per tutti gli altri ufficiali e sottufficiali le accuse sono quelle di concorso in falsa testimonianza aggravata per aver taciuto, nel corso di precedenti interrogatori, ciò che sapevano sulla presenza e l'identificazione delle tracce radar riguardanti la vicenda, nonché di favoreggiamento personale perché, dopo il disastro aviatorio, avrebbero rifiutato di fornire notizie utili per la ricostruzione esatta del fatto e per l'identificazione dei responsabili. Un ultimo reato addebitato al gruppo di militari è quello di concorso in occultamento di atti veri per aver reso praticamente impossibile l'identificazione di alcune tracce radar fornendo dati errati o inesatti su informazioni di quota e su altri elementi determinanti per gli esami delle tracce prima e immediatamente dopo il disastro. Contemporaneamente all'invio dei mandati di comparizione, il giudice istruttore ha accolto anche l'altra richiesta formulata dal pubblico ministero e relativa allo svolgimento di un supplemento di perizia destinato ad accertare con precisione il tipo di missile che centrò il DC9 dell'Itavia in volo tra Bologna e Palermo e, se possibile, determinarne la provenienza. In particolare, quella che è stata impropriamente definita come una "superperizia" dovrà tentare di dare un nome ed una nazionalità al missile "assassino" attraverso un esame della "testa di guerra" che, secondo gli elementi raccolti dagli esperti balistici, era caricata con esplosivo del tipo "t4" e con aggiunta di "tnt". Inoltre, gli esperti dovrebbero riuscire a rideterminare con maggior precisione le traiettorie del DC9 e del velivolo sconosciuto dal quale probabilmente fu lanciato il missile, nonché risalire così alla posizione di lancio del missile stesso. A proposito delle notizie pubblicate oggi da alcuni quotidiani e relative a presunti contrasti tra l'ufficio istruzione e la procura della repubblica di Roma riguardo i tempi ed i metodi di conduzione dell'istruttoria relativa al disastro, lo stesso giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha voluto fare alcune precisazioni. Il magistrato sostiene, tra l'altro, che "oggi il pubblico ministero, dopo che l'8 giugno aveva richiesto 23 comunicazioni giudiziarie, e senza che nel frattempo alcun atto istruttorio fosse intervenuto a modificare o integrare la situazione probatoria già acquisita all'epoca delle precedenti richieste, formalmente ha richiesto che ai medesimi soggetti fossero contestati i medesimi reati con mandato di comparizione". (ANSA)

USTICA: AERONAUTICA MILITARE

Roma, 29 giu 1989 - E' stata confermata oggi da fonti dell'aeronautica la notizia che un ordine del giorno è stato emanato dal capo di stato maggiore dell'aeronautica gen. Pisano il 14 giugno, in concomitanza con il profilarsi delle comunicazioni giudiziarie nell'ambito della indagini sulla vicenda di Ustica, "per rasserenare il personale che ha sempre operato nel rispetto del giuramento prestato". Le stesse fonti hanno aggiunto che si è trattato di una iniziativa che il capo di stato maggiore ha preso "nell'ambito della sua autonomia e responsabilità per una necessaria chiarificazione in considerazione della difficile situazione psicologica provocata dalle polemiche legate alla vicenda di ustica. "Fonti dell'aeronautica hanno anche fornito chiarimenti sulle notizie riportate da alcuni giornali, che citano la relazione della commissione di inchiesta governativa hanno richiamato la vicenda del mig libico precipitato nella Sila venti giorni dopo la sciagura di Ustica evidenziando la "scomparsa" di una registrazione radar relativa a quell'episodio. E' stato in sostanza fatto presente che non è una novità il fatto che il caccia abbia eluso ogni controllo della rete radar, benché fosse in corso una esercitazione, dal momento che non operavano nella zona radar aeroportati "awacs", gli unici in grado di individuare "bersagli" nelle basse quote. La traccia radar registrata ad otranto alla quale riferimento un passo della relazione sarebbe stata una delle tante tracce deboli e non confermate che vengono giornalmente registrate. Secondo i brani della commissione Pratis citati stamane da alcuni quotidiani, l'aereo libico cadde mentre era in corso nell'Italia meridionale una esercitazione chiamata "natinad demon jam v", alla quale partecipavano numerosi aerei italiani e tedeschi, nessuno dei quali si accorse che il mig era entrato nello spazio

aereo italiano. Anche da terra nessun radar, sempre secondo quanto riferiscono i brani della relazione pubblicati oggi, avvistò il velivolo, se si eccettua una debolissima traccia registrata alle 11,12 ad Otranto, traccia di cui non risulta più disponibile il nastro originario, ma solo una riproduzione su carta. Le fonti dell'aeronautica hanno confermato che effettivamente "nessuno vide arrivare l'aereo e si accorse che era precipitato nè sarebbe stato possibile altrimenti, data la mancanza in Italia, all'epoca come ancora oggi, di sistemi di sorveglianza validi per intercettazioni a quote basse come quella percorsa dall'aereo libico". "Un problema - hanno aggiunto le fonti - che potrà essere risolto solo con la acquisizione di radar aeroportati anche da parte dell'aeronautica italiana". Per quanto riguarda in particolare la traccia registrata dal radar di Otranto, secondo le stesse fonti si trattava, con ogni probabilità di "una traccia non confermata come coerente" e quindi non necessariamente attribuibile, al momento, ad un velivolo. "In ogni settimana - hanno aggiunto - se ne accumulano a decine". Ecco il testo dell'ordine del giorno emesso il 14 giugno dal gen. Pisano. "Il momento che la forza armata sta vivendo è pressante psicologicamente e comporta amarezza profonda per tutti noi. Lo so bene quanta tranquillità d'animo sia necessaria affinché ciascuno possa svolgere efficacemente il proprio ruolo nell'assolvimento dei compiti istituzionali assegnati all'aeronautica militare. Vi esorto, pertanto, a perseverare nel vostro diuturno lavoro con serenità e con fiducia, oltretutto con la dignità e la professionalità che vi sono proprie. La serenità deriva dalla piena consapevolezza che l'aeronautica militare ha operato in ogni circostanza con generosa dedizione, spirito di servizio e senso dello stato. In coerenza a tale atteggiamento morale e razionale, la forza armata si è comportata anche nella vicenda di Ustica, contribuendo sempre alla ricerca della verità e fornendo ogni forma di collaborazione richiesta, con lealtà, rigore professionale e massima disponibilità. In questo quadro, riconfermando la sua completa estraneità alla vicenda, non ha mai nascosto particolare alcuno, ivi compresi casi di approssimazione e superficialità verificatisi nel proprio ambito e che, per altro, sono risultati ininfluenti ai fini dell'assolvimento dei compiti di istituto e, in particolare, in relazione all'incidente occorso al DC-9 Itavia. Continuiamo ad operare, quindi, con la fiducia che ci deriva dall'aver la coscienza tranquilla". L'ordine del giorno così conclude: "continuiamo ad operare con fiducia nelle istituzioni dello stato, delle quali costituiamo parte nobile ed integrale e per la salvaguardia delle quali operiamo in assoluto coerenza con il solenne giuramento prestato. Noi abbiamo piena fiducia nella magistratura e siamo certi che le azioni da essa intraprese, anche per verificare l'operato di alcuni nostri uomini, concorreranno in maniera decisiva e definitiva a chiarire i contenuti ed il significato della vicenda che sta coinvolgendo la nostra forza armata". Sono sicuro che, in questo momento, vi sorreggono la coscienza del dovere compiuto, la solidarietà e la considerazione che l'aeronautica si è meritata in tanti decenni di duro, sacrificato lavoro e la stima e la fiducia rinnovateci dal signor ministro della difesa e dal comitato dei capi di stato maggiore. Continuiamo dunque ad operare, con il consueto impegno e ferma determinazione, a fronte alta, svolgendo sempre al meglio il ruolo che la nazione ci ha affidato, dando il massimo di noi stessi. Ognuno di voi abbia la certezza di poter contare sul concreto sostegno e sulla solidarietà della forza armata, che è impegnata a tutelare la dignità di cui ha diritto chi agisce in aderenza al giuramento prestato". I riferimenti contenuti nella relazione della commissione di inchiesta prati a proposito dell'incidente del "mig" libico sono tratti da un documento trasmesso dallo stato maggiore dell'aeronautica alla stessa commissione il 26 novembre 1988 in cui si rendevano noti i risultati delle verifiche fatte dallo stato maggiore in merito a quella vicenda per dare risposta ad una serie di quesiti posti dal giudice Bucarelli che conduce l'inchiesta su Ustica. Tra i quesiti, quello relativo all'eventualità che il 18 luglio 1980 si svolgessero esercitazioni militari nazionali o Nato nella zona di mare antistante la Sicilia e la Calabria: lo sm dell'aeronautica riferisce che quel giorno l'area indicata nel quesito fu interessata dall'esercitazione nato "natinad-demon jam v". Tali manovre - si legge nel documento - si svolsero tra il 15 e il 18 luglio, interessando in particolare quest'ultimo giorno tra le 8 e le 11 di mattina. "La natinad" è una esercitazione non a fuoco che prevede l'impegno di velivoli che simulano operazioni di penetrazione verso il territorio nazionale, in presenza di disturbo elettronico e contro i quali intervengono i velivoli intercettori. In questa esercitazione, proseguono le fonti dello sm

dell'aeronautica, si inserirono due missioni di aerocooperazione condotte da un f-104 e da un mb-326 del 36/o stormo con la marina militare italiana nel golfo di taranto, in orari compresi tra le 11 e le 12,20 del 18 luglio '80. E' stata anche segnalata la presenza, sulla base di Gioia del Colle, dal 16 al 23 luglio, di sei velivoli f-104 dell'aeronautica militare tedesca, presumibilmente in attività "squadron exchange" con il 156/o gruppo. Dalla documentazione in possesso - precisa lo sm dell'aeronautica - non è stato possibile determinare l'attività di volo svolta da questi velivoli il 18 luglio. In merito al quesito n. 3, relativo ad eventuali inconvenienti verificatisi nel corso della stessa esercitazione, dalla documentazione disponibile questi non risultano essere accaduti anche se, secondo quanto comunicato dai comandi interessati, quasi tutte le minute dei messaggi relativi alla esercitazione "natividad" sono stati distrutti dagli stessi comandi. tale distruzione è, tuttavia, prevista all'art. 38 d-parte iv dallo stato maggiore della difesa/1r. Il quesito n. 4 è inerente all'avvistamento o meno, sempre il 18 luglio, dell' aereo militare libico poi precipitato nella zona di timpa delle megere, presso il comune di Castelsilano (Catanzaro).Dai radar di Otranto, Marsala e Siracusa, prosegue il documento dello sm dell'aeronautica, è emerso che tra gli avvistamenti riportati, nessuno di essi ha avuto una classificazione compatibile con quella che sarebbe stata attribuita al velivolo libico qualora fosse stato identificato. Tuttavia, da un confronto di tali avvistamenti con le presunte posizioni del velivolo libico, si è potuta individuare una correlazione possibile solo con la traccia Ij 054 avvistata alle 11,12 del 18 luglio dal radar di Otranto. La commissione è giunta alla conclusione che, pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia in questione ed il velivolo libico mig 23, tuttavia essa non possa essere determinata con sufficiente certezza. Agli atti dello sm dell'aeronautica, infine, esistono documenti nei quali si legge che nei mesi immediatamente successivi alla data dell'incidente del velivolo libico "era emersa la suddetta situazione di dubbio circa l'avvistamento del velivolo libico da parte del sistema radar della difesa aerea ed era stata adombrata una certa superficialità nella esecuzione delle attività di identificazione nell'ambiente della difesa aerea". (ANSA)

USTICA: AVVOCATI FAMILIARI VITTIME

Roma, 30 giu 1989 - Gli avvocati che assistono i familiari delle vittime del disastro aereo di Ustica hanno replicato con un documento alle precisazioni date dal ministro della difesa Zanone a proposito delle procedure seguite per la conservazione dei tracciati registrati dai centri radar dipendenti dall'aeronautica militare. La parte civile, prendendo lo spunto da dichiarazioni attribuite dalla stampa al comandante dell'epoca del centro radar di Licola, tenente colonnello De Crescenzo, aveva chiesto giorni fa al ministro quali erano le prassi e la normativa sulla conservazione dei tracciati radar (i modelli d.a.1) e sulla loro eventuale detinazione. "Il ministro della difesa - osservano gli avvocati - ha omesso di farci conoscere i dati richiesti sulla normativa interna dell' a.m. che regola la prassi in questione. Occorre infatti conoscere il periodo di conservazione dei mod. d.a.1' in caso di 'evento anomalo' per valutare il comportamento del ten. col. De Crescenzo che ordinò la distruzione del modello in questione della sera del 27 giugno 1980, al momento dell'abbattimento del DC9 dell'Itavia". Secondo gli avvocati di parte civile, la nota del ministro smentisce sia le dichiarazioni di De Crescenzo sia la risposta data il 19 giugno scorso dal generale Scotti del servizio pubbliche informazioni dello stesso dicastero secondo cui "in caso di eventi anomali i gruppi radar trasmettono all'Itav e allo stato maggiore una copia integrale ordinata degli avvistamenti riportati sul modello "d.a.1" relativi all' aereo e all'orario. I legali dei parenti delle vittime osservano inoltre che gli "stralci relativi agli avvistamenti effettuati nella zona del tirreno dalle ore 18 alle ore 21,15 ed inviati all'autorità giudiziaria sono stati considerati incompleti e indecifrabili dai periti giudiziari". "E' dunque doveroso e decisivo - conclude la nota - conoscere se corrisponde al vero l'affermazione del ministro che i documenti attualmente custoditi dallo stato maggiore sono i medesimi. se è vera l'affermazione del ministro, emergono gravi responsabilità dello stato maggiore dell'aeronautica nell'avere ritenuto sufficienti e appaganti tali inservibili

documenti in relazione all'entità dei compiti istituzionali di difesa nazionale e di sicurezza dei voli". (ANSA)

USTICA: PRECISAZIONI SU RILEVAMENTI RADAR CIAMPINO

Roma, 2 lug 1989 - Nastri e documenti riguardanti i rilevamenti radar registrati da Ciampino la sera del 27 giugno 1980, quando il DC-9 dell'Itavia precipitò nel mare di Ustica, sono da tempo allegati agli atti dell'inchiesta condotta per far luce su cause e responsabilità dell'evento che costò la vita a 81 persone. La precisazione viene dagli inquirenti dopo che notizie di stampa hanno sostenuto l'esistenza di inedite tracce radar fatte a Ciampino e mai sequestrate dall'autorità giudiziaria. Secondo tali rivelazioni, dal materiale in questione si potevano constatare tre tracce: quella del DC-9, quella di un aereo proveniente da est che viaggiava probabilmente nell'ombra del jet di linea, quella di un probabile caccia intercettore. Con la notizia si rilanciava quindi l'ipotesi che il disastro di Ustica fosse in qualche maniera legato al "mig" libico che, secondo la versione ufficiale, sarebbe caduto sui monti della Sila, in Calabria, solo 20 giorni più tardi. "I rilevamenti fatti dai radaristi di Ciampino - spiegano ora gli inquirenti - non solo sono agli atti del procedimento, ma hanno costituito uno dei presupposti su cui hanno lavorato i periti d'ufficio. Siamo portati quindi ad escludere che ci sia un secondo rilevamento il quale, comunque, andrebbe a sovrapporsi a quello di cui da tempo siamo a conoscenza". (ANSA)

USTICA: ASCOLTATI DAL GIUDICE LAGORIO E FORMICA

Roma, 21 lug 1989 - Lelio Lagorio e Rino Formica, all'epoca del disastro di Ustica rispettivamente ministri della difesa e dei trasporti, sono stati ascoltati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che conduce l'inchiesta per accertare le cause della caduta del "DC9" dell'Itavia, avvenuta il 27 giugno del 1980. Agli interrogatori ha assistito il sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce che rappresenta la pubblica accusa. Sembra che sia Lagorio sia Formica abbiano sostanzialmente confermato le dichiarazioni già rese quando vennero sentiti dalla commissione stragi. In quella sede, l'ex ministro dei trasporti disse: "quando si perde tempo, si ha tutto il tempo necessario per sopprimere prove e uomini: questa vicenda non si è sottratta a questa regola generale che è quella di prendere tempo". Formica ha ricordato che subito dopo il fatto il generale Rana, presidente del Rai, gli fornì i dati sui controlli compiuti: l'ufficiale gli disse che vi erano elementi, nel tracciato radar, per considerare anche l'ipotesi del missile. Quella di Rana era comunque, precisò l'ex ministro, una valutazione personale, non suffragata da elementi certi. Tuttavia informò immediatamente Lagorio che l'ipotesi del missile non era da scartare". Alle dichiarazioni di Formica, Lagorio ha replicato: "non c'erano ombre o indizi a carico delle nostre forze armate. La difesa fu rovesciata come un guanto. Le risposte furono univoche: l'ipotesi di Formica non trovava presso di noi alcun riscontro. Ecco perché non disposi alcuna inchiesta interna alla difesa". Lagorio ha spiegato sia alla commissione stragi sia al magistrato di non aver allertato il sismi perché riteneva i servizi segreti "inaffidabili". Anche se l'ipotesi di un attentato non era da escludere, bomba o missile che fosse sempre delitto era e quindi la competenza era della magistratura, che si serve di tutti gli strumenti, compresi i servizi. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 22 set 1989 - Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, al quale è affidata l'inchiesta giudiziaria sul disastro aereo di Ustica avvenuto il 27 giugno del 1980, interrogherà, a cominciare da lunedì prossimo, gli ufficiali ed i sottufficiali addetti ai centri radar di Licola e di Marsala. Si tratta di ventitré persone che nel luglio scorso il magistrato, su sollecitazione del pubblico ministero Giorgio Santacroce e degli avvocati che rappresentano i familiari delle 81 vittime della strage, ha

incriminato con mandato di comparizione. Dopo l'interrogatorio degli imputati, accusati di reati che vanno, a seconda delle posizioni, dal concorso in falsa testimonianza aggravata al favoreggiamento personale, alla distruzione di documenti, alla soppressione di atti veri ed alla violazione della pubblica custodia di cose, Bucarelli affiderà al collegio di esperti un supplemento di perizia. L'indagine sarà svolta dagli stessi docneti dell'università di Napoli che, a conclusione delle loro indagini, attribuirono ad un missile la causa del disastro. Ora, attraverso la nuova perizia, gli esperti dovranno cercare di stabilire il tipo di ordigno e a quale nazione appartenesse. A disposizione del collegio peritale sono non solo gli elementi che servirono per il precedente esame tecnico, ma anche nuovi documenti che il magistrato ha acquisito agli atti in questi ultimi tempi. Si tratta, in particolare, dei risultati delle indagini svolte dall'aeronautica che hanno escluso la responsabilità dei militari nonché degli elementi acquisiti dalla commissione stragi. Tra quest'ultima ed il magistrato c'è stato, infatti, uno scambio di informazioni e di documenti ritenuti utili per la prosecuzione degli accertamenti. Le conclusioni dei periti dovranno essere consegnate al magistrato entro sessanta giorni, salvo proroghe. Quanto agli interrogatori, Bucarelli vorrebbe concludersi entro - giovedì 28 settembre. Il giorno successivo affiderà l'incarico peritale. I militari, addetti ai centri radar di Marsala e di Licola, verranno assistiti dagli avvocati Carlo Taormina e Titta Mazzuca. Agli interrogatori saranno presenti il pubblico ministero Giorgio Santacroce e gli avvocati di parte civile. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 25 set 1989 - Quattro ufficiali e due sottufficiali che erano in servizio presso il centro radar di Marsala quando il 27 giugno del 1980 precipitò in mare nei pressi di Ustica il DC9 dell'Itavia partito da Bologna e diretto a Palermo, sono stati interrogati oggi come imputati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e dal pubblico ministero Giorgio Santacroce. Le persone ascoltate oggi che sono Fulvio Salme', il maggiore Adulio Ballini, i capitani Sebastiano Muti e Avio Giordano nonché i marescialli Mario Sardu e Sossio Tozio fanno parte del gruppo di 23 tra ufficiali e sottufficiali dell' aeronautica incriminati nell'ambito dell'inchiesta. Delle persone imputate, 16 erano addette al centro di Marsala mentre le altre dipendevano dal centro radar dell' aeronautica militare di Licola. Sono accusate, sulla base di quanto emerso da una perizia tecnica, di reati che a seconda della posizione processuale vanno dal concorso in favoreggiamento personale, falsa testimonianza e occultamento di atti veri. Soltanto un ufficiale, il tenente colonnello Mario De Crescenzo, già comandante della stazione del rilevamento di Licola quattro anni dopo il disastro è accusato di violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri. Gli si contesta in sostanza di aver distrutto alcuni documenti contenenti i rilevamenti radar. Oggi il dott. Bucarelli ha interrogato i sei imputati alla presenza dei difensori Carlo Taormina e Tita Mazuca nonché gli avvocati di parte civile. A conclusione dell'interrogatorio dei quattro ufficiali il prof. Taormina ha chiesto al giudice Bucarelli di disporre una nuova perizia e di chiedere al collegio peritale ulteriori chiarimenti, non condividendo alcune delle conclusioni alle quali è giunta l'indagine tecnica disposta dal magistrato e conclusasi il 16 marzo scorso. In particolare sono almeno 11 i punti della perizia ufficiale che non soddisfano il prof. Taormina. Questi riguardano alcuni aspetti medico-legali, la dinamica del sinistro, l'analisi delle traiettorie di schegge e la loro natura, gli effetti e la localizzazione dell'esplosione, i depositi neri-carboniosi rilevati dall'indagine tecnica, la localizzazione della ipotetica esplosione esterna. e, inoltre, il significato del ritrovamento del tnt e del t4 (sostanze esplosive), le prove acustiche riguardanti il "voice recorder", la ricostruzione della traiettoria del DC9 dopo l' esplosione e alcuni aspetti delle rilevazioni radar. Gli interrogatori dei primi sei imputati si sono conclusi verso le 14,30. Tutti gli ex addetti al centro radar di Marsala, secondo quanto si è appreso, avrebbero fornito al giudice Bucarelli ed al pubblico ministero Santacroce, una versione univoca ed una spiegazione comune delle ragioni per le quali le apparecchiature del centro di controllo del traffico aereo, quella sera del 27 giugno 1980, non

rilevarono sul cielo di Ustica le tracce del caccia "anonimo" che si sospetta abbia sparato il missile che colpì il DC9. Quelle tracce furono invece rilevate dal più lontano, ma meglio attrezzato centro dell' aeroporto di Ciampino. I quattro ufficiali, in particolare, hanno sostenuto che, all'epoca, le strumentazioni in dotazione al centro di Marsala non erano tra le più sofisticate. Gli ufficiali, comunque, hanno escluso di aver mai alterato i dati registrati dal radar. Stando alla versione degli imputati, essi quella sera sarebbero venuti a conoscenza della scomparsa dagli schermi radar del DC9 Itavia soltanto attraverso una segnalazione ricevuta proprio dal centro di Ciampino. Già da alcune ore, infatti, i tecnici del centro erano impegnati in una esercitazione simulata, programmata fin da tre mesi prima, e denominata "sinadex". L' inserimento di dati falsi (aerei, intercettori, obiettivi, insomma una specie di "war-game") aveva comportato il passaggio dalla funzionalità semiautomatica delle apparecchiature di controllo a quella manuale. L'operazione "sinadex" cominciò alle 19,04 e sarebbe stata interrotta alle 21,15, subito dopo cioè che da Ciampino rimbalzò a Marsala la notizia della scomparsa del jet di linea. Gli addetti del centro siciliano sarebbero immediatamente tornati al controllo della registrazione "reale" del traffico aereo, ma le loro apparecchiature non avrebbero rilevato alcunché di irregolare, né tantomeno una traccia della presenza del caccia "sospetto". Neppure si riuscì ad "inizializzare", come si dice in gergo, quella traccia, in quanto nessuno l'aveva individuata. E' proprio questa la circostanza che meno ha convinto i difensori di parte civile, Alfredo Galasso e Romeo Ferrucci, anche loro presenti agli interrogatori. "E' semplicemente incredibile - ha dichiarato l' avv. Galasso - che il centro radar non abbia potuto registrare un dato rilevato con precisione dal centro di Ciampino". Il maggiore Adulio Ballini, all'epoca capitano, era stato incaricato di dirigere il turno di quella notte in sostituzione di un collega che era in ferie. L'ufficiale, che attualmente presta servizio sugli aerei-radar "awacks" in dotazione alla nato e di stanza in germania, ha ricordato che il compito principale del centro di Marsala non è mai stato quello di interessarsi del traffico aereo civile, ma di controllare eventuali incursioni di aerei "nemici". (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 26 set 1989 - Un sottufficiale dell'aeronautica, contraddicendo quanto dichiarato finora dai colleghi, ha sostenuto oggi davanti al giudice istruttore Vittorio Bucarelli di aver seguito "in diretta" sugli schermi del centro radio di Marsala, la scomparsa del DC9 dell'Itavia, inabissatosi nel mare di Ustica il 27 giugno 1980. Sarebbe stato lui, il maresciallo Luciano Carico, a dare immediatamente l'allarme. Un altro sottufficiale, dei sei ascoltati stamane dal giudice, Claudio Belluomini, ha ricordato a sua volta di essere entrato in servizio al cram di Marsala poco dopo le 21 e di aver trovato i colleghi in agitazione per quanto era accaduto. Finora, tutti gli altri addetti al centro di Marsala ascoltati dal magistrato avevano invece concordemente affermato che, al momento del disastro, le apparecchiature dei radar erano momentaneamente impegnate in una esercitazione simulata e nessuno si accorse dell'accaduto fino a che non giunse una segnalazione dal centro di Ciampino. Durante l'interrogatorio del maresciallo Salvatore Loi, gli avvocati di parte civile hanno cercato di proporre all'attenzione dei magistrati un episodio che in passato ha fornito molte occasioni di discussione. Si tratta, in particolare, del fatto che proprio mentre avveniva la tragedia ed il "DC9" dell'Itavia precipitava, la "aerovia ambra 13", percorsa dal velivolo italiano, doveva essere impegnata anche da un altro aereo, indicato in codice con la sigla "vip 56". Da tempo si sostiene che a bordo di quel velivolo, un "tupolev", potesse esserci Gheddafi, partito da Tripoli e diretto probabilmente a Varsavia. Ma i radar, proprio mentre avveniva la tragedia del "DC-9" dell'Itavia, registravano che l'aereo "vip" abbandonava la rotta su "ambra 13", piegando a sinistra e dirigendosi verso Malta. Il giudice istruttore Bucarelli ha però respinto questa domanda della parte civile che, di conseguenza, non è stata proposta al maresciallo Loi. Questi, tuttavia, conversando dopo l'interrogatorio con i giornalisti, ha detto che la sera del 27 giugno di nove anni fa il piano di volo del "vip 56" gli era stato comunicato dall'aeroporto di Fiumicino. Roma, 26 set - Il maresciallo

carico, nel centro di Marsala aveva l'incarico di "identificatore". Spettava a lui, in sostanza, il compito di individuare sullo schermo il tipo di aereo che stava sorvolando il tratto sotto controllo e di trarre le conclusioni nell'arco di tempo di 5 minuti. Imputato di favoreggiamento e di falsa testimonianza, il sottufficiale ha detto d'aver notato sul "plotting" la parabola di una traccia che, luminosissima al momento della intercettazione, rapidamente andò scomparendo. dette perciò l'allarme, informando Avio Giordano, un altro sottufficiale interrogato oggi. La sua segnalazione, di conseguenza, ha preceduto di molto quella indicata nella versione ufficiale dei fatti, e cioè che la comunicazione della scomparsa del DC9 era giunta alle 21,15 a Marsala dal centro di Ciampino. A confermare le dichiarazioni di carico c'è poi la deposizione del maresciallo Belluomini il quale, entrato in servizio alle 21, ha detto che nel centro c'era notevole agitazione. Dopo aver notato la scomparsa della traccia radar, lo stesso carico collaborò (è questa la sua versione) con gli altri colleghi per collegarsi con i centri di Fiumicino, Punta Raisi e Martina Franca per raccogliere il maggior numero possibile di informazioni. carico e lo stesso Belluomini, secondo quanto si è saputo, avrebbero messo in dubbio che, nel momento del disastro, fosse in atto, al centro di Marsala, l'esercitazione simulata. Nell'inchiesta giudiziaria il professor Alfredo Galasso rappresenta il comitato dei famigliari delle vittime costituitosi parte civile. le dichiarazioni del maresciallo Carico lo hanno convinto che "sta cominciando a crollare il castello di menzogne". "La deposizione fatta dal sottufficiale non si limita infatti - ha detto il penalista - alla visione diretta che si è avuta a Marsala del DC9 che precipitava in mare. conferma, infatti, anche l'ipotesi fatta dai periti sulla possibile manipolazione della registrazione radar". "Direi - ha aggiunto Galasso - che queste nuove dichiarazioni gettano una luce inquietante sulla ormai famosa esercitazione "sinadex", che alcuni ora cominciano a mettere in dubbio. Comunque una cosa è certa: se già è stato lanciato l'allarme e quattro minuti dopo si fa partire l'esercitazione simulata, ciò significa che si intende sottrarre il nastro o le sue registrazioni alla loro attività naturale". Secondo il penalista questa "sottrazione" è durata almeno mezz'ora. "Cioè - ha detto Galasso - per mezz'ora si è messo il radar automatico in condizioni di non funzionare. I dubbi, poi sono confermati dal fatto che il sistema fonetico manuale, secondo le persone ascoltate, non ha registrato nulla. E lecito, perciò, il dubbio che in questi minuti debba essere accaduto qualche cosa di tanto grave che, come sosteniamo da tempo, si continua a celare." Le dichiarazioni fatte dal maresciallo Carico non modificano il quadro indicato dai miei assistiti", ha dichiarato invece l'avv. Titta Mazzuca, che difende un gruppo di ufficiali e sottufficiali dell'aeronautica, i quali, durante gli interrogatori, non hanno accennato alla eventualità che la traccia radar del DC9 che precipitava sia stata rilevata direttamente dal centro di Marsala. "L'indebolimento della traccia radar di cui ha parlato il maresciallo Carico - sostiene Mazzuca - può essere stato causato da più di un fattore, come, ad esempio, un abbassamento graduale di quota. non è un mistero che gli aerei di linea diretti a Palermo, almeno in quel periodo per risparmiare carburante iniziano la manovra di discesa prima del previsto, sempre che la torre di controllo di Punta Raisi desse ai comandanti il nulla osta". Secondo il penalista, dunque, la rivelazione di carico non incidono sulla versione data dai suoi assistiti né coinvolge la loro responsabilità. Anche perché in una sala radar, ha spiegato Mazzuca, ognuno ha una funzione precisa e le consolle si trovano distanti l'una dall'altra. ecco perché nella confusione del momento nessuno si preoccupò di sapere se la notizia della scomparsa del DC9 fosse stata appresa direttamente dal centro di Marsala segnalata da Roma o da Palermo. Il professor Carlo Taormina, che difende il colonnello Fulvio Salmè, il maggiore Adulio Ballini ed i capitani Sebastiano Muti e Avio Giordano, commentando la deposizione del maresciallo carico, ha detto che "nulla di diverso, rispetto a quanto affermato dagli imputati, può essere ravvisato". "In effetti, ha sottolineato il penalista, al momento del sinistro le esercitazioni simulate non erano state ancora avviate e quindi la registrazione automatica era in pieno svolgimento ed ha potuto riguardare anche le tracce del DC9 dell'Itavia, come accertato dai periti d'ufficio". Dopo aver ricordato che l'esercitazione simulata era stata programmata da circa tre mesi, Taormina ha detto che le dichiarazioni del sottufficiale "concordano con quelle rese dagli ufficiali anche sul punto della individuazione della traccia dell'aereo puntuale risultante dai tabulati di Marsala". Il penalista ha aggiunto: "carico, trovatosi ad operare al piano sottostante rispetto a

quello in cui stavano gli ufficiali già interrogati, ben può non conoscere che il centro di Marsala, chiamando al telefono Punta Raisi, rispose alle sollecitazioni ricevute da Roma e da Palermo con le quali si chiedeva un contatto con il DC9, contatto che non fu possibile effettuare ciò venne comunicato a Punta Raisi. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 27 set 1989 - L'inchiesta del giudice istruttore Vittorio Bucarelli sul disastro di Ustica è continuata oggi con l'interrogatorio di un altro gruppo di militari che erano addetti al centro radar di Marsala la sera in cui avvenne il disastro. Dopo le rivelazioni fatte ieri dal sotto ufficiale Carico, il quale, in sostanza, ha ammesso che le apparecchiature del centro di Marsala erano in funzione e che fu lui ad accorgersi della scomparsa dagli schermi della traccia del DC-9, oggi i magistrati cercano altre conferme. In particolare intendono sapere se quella sera ci fu effettivamente quell'esercitazione simulata "sinadex" e quali e quante persone vi avrebbero preso parte. Per oggi erano state convocate cinque persone: il capitano Antonio Massaro, il maresciallo Giuseppe Gioia, i militari di Leva Salvatore Orlando e Giuseppe Gruppuso, e il capitano Mario De Crescenzo. Quest'ultimo non si è presentato. De Crescenzo, la cui posizione nell'inchiesta ha un rilievo particolare in quanto gli si attribuisce la responsabilità di avere distrutto nel 1984, quando comandava il centro radar di Licola, una documentazione riguardante rilievi radar relativi alla scomparsa del DC-9, ha comunicato di essere indisposto e perciò è probabile che si presenti nei prossimi giorni. Particolare interesse ha destato oggi la deposizione di Giuseppe Gioia il quale in precedenza ascoltato anche dal magistrato di Marsala che condusse sulla vicenda un'indagine fornì notizie che lo facevano ritenere in servizio. Oggi però al magistrato di Roma ha detto che all'epoca del disastro era in ferie. Dalle deposizioni di oggi a palazzo di giustizia sarebbero emerse ulteriori contraddizioni su quanto avvenne realmente quella sera del 27 giugno 1980 nel centro radar di Marsala. alla magistratura, ad esempio, il capo di stato maggiore dell'aeronautica, gen. Pisano, aveva fornito una copia del registro delle presenze di quella sera al 35/o crm che indicava le persone che sarebbero state al lavoro e che avrebbero dovuto partecipare anche all'esercitazione simulata "sinadex" che era stata programmata. in realtà, il sergente Gioia, che pur risulta da quel documento, ha ammesso oggi che in quel periodo lui era in licenza e che vi restò dal 13 giugno al 12 luglio. Altri due attuali imputati, Salvatore Orlando e Giuseppe Gruppuso, all'epoca avieri di leva, sempre secondo quel registro, avrebbero dovuto trovarsi al lavoro davanti a due "consolle" del centro radar. Gruppuso, ad esempio, è indicato sotto la sigla "dkm" che contraddistinguerebbe un particolare schermo radar. Oggi, però, l'imputato ha detto di non ricordare se egli si trovasse effettivamente nella sala tra le 20 e le 22 di quella sera, che comunque egli era addetto alle pulizie, che partecipò al turno di notte alternandosi con altri cinque colleghi, che non sa proprio cosa voglia dire la sigla "dkm". Anche l'aviere Salvatore Orlando ha confermato di non aver mai partecipato ad alcuna esercitazione simulata, non essendo permesso ai militari di leva di partecipare a questa attività. Ha però ricordato che ci fu l'allarme. In quel momento non si trovava nella sala operativa dove, quando era in turno, collaborava alle operazioni affidate al radar di quota, affiancando un sottufficiale in servizio. Due ore è durato, a conclusione della mattinata, l'interrogatorio del capitano Antonio Massaro. Era l'ufficiale (all'epoca del disastro era sottotenente e doveva seguire lo svolgimento della "sinadex"). Il foglio che contiene i dati relativi allo svolgimento dell'esercitazione porta in calce una sigla che Massaro, pur con qualche perplessità, ha riconosciuto come sua, avendo in questi ultimi anni cambiato grafia. Antonio Massaro avrebbe sostanzialmente confermato l'interrogatorio del maresciallo Carico, dichiarando al giudice Bucarelli che la sala operativa di Marsala era al corrente di quanto si stava verificando sin dal primo momento. Lo stesso difensore Titta Mazzucca ha confermato le indiscrezioni, aggiungendo che non ha potuto però precisare se l'operazione simulata fosse o meno cominciata. Su richiesta del difensore, il giudice Bucarelli ha informato l'ufficiale delle dichiarazioni di Carico. Massaro non ha escluso che Carico abbia

segnalato le "anomalie" sul tracciato del DC9 nella sala operativa. Tuttavia, l'ufficiale ha sottolineato che la segnalazione fu fatta da Carico al capitano Avio Giordano, che fece una serie di telefonate. E' stato in quel momento che nel centro radar l'attività raggiunse la maggiore intensità per poter capire che cosa fosse effettivamente accaduto. "Massaro, comunque - ha detto il difensore - non si era accorto di nulla, trovandosi in un alto settore del centro radar. Fu lui che si inserì nella frequenza di emergenza, una volta che la situazione fu chiara, per poter interpellare i comandanti dei vari aerei che si trovavano in zona e che avrebbero potuto notare il DC9". Sull'effettivo svolgimento della manovra simulata, il capitano Massaro non sembra ricordare molto. Forse quando ci fu la scomparsa dell'aereo l'esercitazione stava per cominciare o si era iniziata da pochi minuti. Poi, gli eventi precipitarono e si ritornò all'osservazione diretta. Dopo gli interrogatori, gli avvocati che si sono costituiti parte civile, hanno espresso la convinzione che finalmente qualche cosa di nuovo sia avvenuto. "Qualche cosa - ha detto l'avvocato Ferrucci - che conferma i nostri sospetti secondo i quali talune situazioni, come l'operazione sinadex, sono state create ad arte per imbrogliare le carte". Il professor Carlo Taormina, difensore degli ufficiali dell'aeronautica Salmè, Ballini, Muti e Giordano in una dichiarazione ha sottolineato che i tempi giudizialmente e documentalmente accertati sulle segnalazioni intervenute a Marsala sono i seguenti: da Ciampino fu chiesto a Marsala di prendere contatto con il DC-9 Itavia alle ore 21,11; la stessa richiesta provenne da Palermo Punta Raisi alle ore 21,18. alle 21,20 Ciampino comunicò di aver avuto l'ultimo contatto con il DC-9 alle 20,55. alle 21,21 gli ufficiali Ballini e Muti tramite il capitano Patroni Griffi allertarono il soccorso di Martina Franca mentre alle 21,25 chiesero ad un km (Airmalta) in volo di prendere un contatto con il DC-9". "ne segue - ha aggiunto Taormina - che il militare Luciano Carico, ove quanto riportato dalla stampa corrisponda alle sue dichiarazioni, confonde tempi e autori delle telefonate mentre deve confermarsi la veridicità delle sue dichiarazioni sul punto che al momento del sinistro la registrazione automatica era in funzione perché l'esercitazione simulata partì alle 21,12". "Quanto alle dichiarazioni oggi rilasciate dal militare Gioia secondo cui non era in servizio - ha detto il penalista - il 27 giugno contrariamente a quanto aveva in precedenza dichiarato al giudice si deve sottolineare che tale notizia era già stata fornita alla magistratura dall'aeronautica militare perché il Gioia dopo essere stato inserito nell'ordine di servizio, si pose in ferie". L'episodio riguardante un aereo libico che, la sera del 27 giugno del 1980, avrebbe deviato dalla aerovia "ambra 13" percorsa dal DC9 dell'Itavia non appena questo velivolo scomparve dagli schermi radar, aveva già interessato la magistratura romana. Se ne occupa, in particolare, il giudice istruttore Rosario Priore nell'ambito di un'indagine riguardante l'attività in Italia di cittadini libici sospettati di attività eversive. Le dichiarazioni fatte ieri, in margine all'inchiesta sul disastro, dal sottufficiale Salvatore Loi, il quale ha detto conversando con i giornalisti che c'era quella sera un piano di volo denominato "vip 56", riguardante un aereo partito da Tripoli e diretto al nord dell'Europa (è stato detto che a bordo poteva esserci Gheddafi), hanno richiamato l'attenzione del magistrato. Non si esclude ora che Loi venga ascoltato come testimone e che venga disposta una rogatoria internazionale per sapere se l'aereo atterrò poi realmente a Malta. Nel fascicolo di questa indagine preliminare esistono anche atti riguardanti il mig 21 libico precipitato sulla Sila e che, secondo una delle tante ricostruzioni della tragedia del DC9, potrebbe essere stato il caccia che sparò il missile che colpì l'aereo dell'Itavia. (ANSA)

USTICA: NUOVE COSTITUZIONI DI PARTE CIVILE

Roma, 27 set 1989 - Duecento ex dipendenti della compagnia aerea Itavia si sono costituiti parte civile nell'inchiesta giudiziaria sul disastro di Ustica. Queste persone aderiscono alla "federazione associazioni autonome personale aviazione civile" (faapac), all'afac (quadri), all'anpac (piloti) e all'anpav (assistenti di volo). In un comunicato si sottolinea che "tale costituzione di parte civile, oltretutto un atto doveroso per gli ex dipendenti dell'Itavia, potrà facilitare la ricerca della verità in quello che resta a tutt'oggi un evento misterioso". "La faapac - si legge nel comunicato - si è sempre

battuta perché quel disastro, che tanti lutti ha portato, non fosse dimenticato ed ha sempre perseguito con tenacia e costanza la difesa dei diritti dei dipendenti ex Itavia". (ANSA)

USTICA: AMMIRAGLIO TORRISI

Roma, 28 set 1989 - L'ipotesi di una correlazione tra le vicende del DC9 di Ustica e del caccia libico precipitato nello stesso periodo sulla sila non è ritenuta attendibile dall'ammiraglio Giovanni Torrisi, che all'epoca era capo di stato maggiore della difesa. Sulle circostanze in cui l'aereo dell'Itavia è precipitato, torrisi interpellato da un redattore dell'Ansa, ha detto di non potere essere d'aiuto, sia perché "questo genere di argomenti non passavano attraverso l'ufficio del capo di stato maggiore della difesa ma direttamente da quello dell' aeronautica al ministro", sia perché "non avevo nemmeno la responsabilità dei servizi segreti". "Tuttavia - ha aggiunto l'ammiraglio, che è stato al vertice delle forze armate tra il 1979 ed il 1981 - sarei stato certamente informato se ci fosse stato un coinvolgimento di mezzi militari, italiani o della nato, e se l'aereo fosse stato abbattuto durante una esercitazione". Riguardo al mis, torrisi è invece categorico: "ricordo perfettamente - ha detto - che intorno al 20 luglio, parecchi giorni dopo la vicenda di Ustica, fu un ufficiale del mio ufficio a comunicarmi che l'aereo libico era stato trovato sulla sila". "Ricordo anche - aggiunge - che pochi giorni dopo parlai a lungo con il generale Lamberto Bartolucci, all'epoca capo di stato maggiore della aeronautica, della esigenza di colmare le lacune della nostra difesa aerea che la caduta dell'aereo libico aveva evidenziato". "Poche settimane dopo andammo tutti in vacanza tranquilli - conclude Torrisi - la mia sensazione, oggi, è che dietro la vicenda ci siano le incongruità tipiche del nostro sistema militare. Forse qualche leggerezza: ma non più di tanto". (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA

Roma, 28 set 1989 - L'ufficiale ed i sottufficiali che erano in servizio nel centro radar di Licola la sera del 27 giugno 1980 quando precipitò in mare il DC9 dell'Itavia sono comparsi oggi dinanzi al giudice istruttore Vittorio Bucarelli ed al pubblico ministero Giorgio Santacroce che proseguono gli accertamenti per tentare di accertare le cause dell'incidente. Al centro delle deposizioni di oggi un altro dei misteri che caratterizzano la vicenda: la mancata registrazione da parte del centro di Licola, che dista dal punto di caduta dell'aereo appena 90 miglia, della scomparsa dagli schermi radar del DC 9. La colpa ora viene tra l'altro attribuita al fatto che il cono d'ombra proiettato dal monte Epomeo di Ischia nel raggio d'azione del radar impedì quei rilevamenti. Quanto alla posizione del centro radar di Licola, poi, c'è un altro mistero: perché nel settembre del 1984 una documentazione relativa all'attività svolta dal centro radar il 27 giugno di nove anni fa è stata distrutta. La spiegazione la deve dare un ufficiale, Mario De Crescenzo, che nell'84 assunse la responsabilità del centro. Secondo la prassi militare (è stato detto durante l'inchiesta) tali registri dovevano essere necessariamente distrutti. Comunque De Crescenzo, che è imputato di distruzione di atti veri e di violazione di pubblicacustodia di cose, e non si è presentato al magistrato perché ammalato, in una intervista fatta lo scorso anno disse che copia della documentazione era stata inviata alle competenti autorità militari. Le persone convocate per oggi sono il ten.col. Gerardo Abbate, che comandava il centro quando precipitò il DC9, e i marescialli Antonio Di Micco, Gerardo Rocco, Lucio Albini, Tommaso Acampora, Gennaro Farnataro. Sono accusati di concorso in favoreggiamento in falsa testimonianza aggravati e in occultamento di atti veri. È stato Abbate il primo ad essere interrogato. Quando ha lasciato l'ufficio del dott. Bucarelli, ha respinto le domande dei giornalisti dicendo: "siamo amareggiati con molte persone, compresi voi... lasciatemi in pace". Il suo difensore, Titta Mazzucca, comunque, ha detto che l'ufficiale ha dato tutte le spiegazioni possibili e logiche per spiegare come il cono d'ombra del monte Epomeo abbia impedito la visione del DC9. Ha escluso poi che ci sia stata una distruzione "programmata" di documenti inerenti all'attività del centro di Licola, tanto è vero che al magistrato è stata inviata la trascrizione dei fogli

"da 1", dai quali risulta che l'aereo dell'Itavia era stato seguito invece nei momenti precedenti il suo arrivo nel cono d'ombra. Abbate ha quindi parlato della portata del radar, un'apparecchiatura risalente al 1940, montata nel 1956, che ha definito "aggeggio sbuffante e tenuto in funzione solo perchè la fantasia dei napoletani ha portato i sottufficiali a Forcella per recuperare i pezzi di ricambio". L'ufficiale ha quindi spiegato che si tratta di un radar del tipo fonetico manuale: c'è un lettore che segue le tracce radar e poi ci sono i "marcatori" che le trascrivono. erano soldati di leva e neppure troppo esperti ed è possibile quindi che abbiano commesso degli errori grossolani nelle trascrizioni. Il fatto che, una volta uscito dall'angolo morto causato dal monte Epomeo, il DC9 dell'Itavia non sia stato visto precipitare viene così spiegato dai radaristi di Licola: "i piloti degli aerei diretti a Palermo, proprio all'altezza di Ustica, cominciano la manovra di discesa e la traccia si affievolisce". Qualcuno ha poi contestato la conclusione dei periti d'ufficio secondo i quali sugli schermi di Licola apparve in quei momenti anche la traccia di un caccia militare. Il loro convincimento si basa sull'esame di una traccia di un oggetto volante che dalla velocità di 440 chilometri all'ora passa nel giro di dodici secondi a 1200 chilometri, prestazioni che solo un aereo militare può offrire. Secondo gli uomini di Licola invece i periti avrebbero confuso due tracce, una delle quali apparterebbe ad un aereo di linea dell'air Malta. Comunque più di un imputato ha insistito sulle vetustà dell'apparato radar di Licola, un residuo della guerra di Corea. Il maresciallo Antonio Di Micco ha ricordato di aver avuto l'incarico di "guardacaccia", cioè di operatore addetto alla guida degli aerei di soccorso. Ed infatti quella sera aiutò gli elicotteri a dirigersi sul luogo del disastro. Quanto all'interrogatorio del colonnello Mario De Crescenzo, l'ex comandante di Licola che nel 1984 distrusse il registro originale denominato "da1" con le tracce registrate la sera del disastro, i giudici lo andranno ad ascoltare a Napoli, perché ammalato. Gli interrogatori si sono conclusi poco dopo le 17 con la deposizione degli ultimi tre sottufficiali, Lucio Albisini, Tommaso Acampora, Gennaro Sarnataro. Sostanzialmente hanno confermato quanto già i loro commilitoni avevano detto al magistrato Bucarelli ripetendo che il centro radar di Licola, dotato di apparecchiature poco efficienti, era praticamente nell'impossibilità di seguire il volo dell'Itavia. Lo seguirono infatti fino nel momento in cui il DC-9 entrò nel cono d'ombra del monte Epomeo. Gli interrogatori di oggi le deposizioni sono tutt'altro che concluse. proprio le novità emerse in questi giorni hanno fornito al magistrato lo spunto per nuova attività istruttoria. Lo precisa lo stesso dott. Bucarelli in un comunicato. "Fino ad oggi pomeriggio sono stati interrogati 21 dei 23 imputati (uno, Mario Di Giovanni, sarà sentito prossimamente mentre De Crescenzo sarà ascoltato prossimamente a Napoli dopo essere stato sottoposto ad una visita fiscale, ndr). Gli elementi acquisiti saranno rapidamente quanto attentamente vagliati e l'istruttoria proseguirà per i dovuti approfondimenti". "Domani inoltre - prosegue il comunicato del magistrato - saranno affidati al collegio dei periti che ha incaricato della relazione principale alcuni quesiti integrativi volti a fare quanto più luce possibile sul disastro in questione. Ho ritenuto di rompere il mio dovuto riserbo esclusivamente al fine di ripristinare il clima di serenità nel quale fino ad oggi ho cercato di condurre la delicata istruttoria nonché per impedire qualsiasi strumentalizzazione di una non corretta informazione". Tra gli atti previsti per i prossimi giorni non si escludono confronti tra i diversi imputati soprattutto tra coloro che hanno continuato a mantenere la versione ufficiale dei fatti e quelli che, invece, con qualche ammissione hanno determinato un primo incrinamento nella base che sostiene la versione dei fatti conosciuta fino ad oggi. (ANSA)

USTICA: DISPOSTO SUPPLEMENTO PERIZIA TECNICA

Roma, 29 set 1989 - I componenti del collegio peritale che nel marzo scorso, concludendo un'indagine tecnica, hanno formulato l'ipotesi che il DC9 dell'Itavia precipitato il 27 giugno del 1980 nel mare di Ustica possa essere stato colpito da un missile, sono di nuovo al lavoro. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha infatti conferito loro, questa mattina, un nuovo incarico. Entro sessanta giorni, non escludendo tuttavia eventuali proroghe, dovranno cercare di stabilire quel è il

tipo di ordigno che avrebbe colpito il velivolo e, possibilmente a quale nazione sia appartenuto. Un'indagine molto difficile, come ha sostenuto qualche tempo fa, in una dichiarazione, lo stesso capo dell'equipe, Massimo Blasi, che, tuttavia, ha promesso il massimo impegno nell'indagine che gli è stata affidata. Secondo quanto ha chiesto il giudice Vittorio Bucarelli, i periti dovranno stabilire sulla base di ulteriori documenti acquisiti gli atti dell'inchiesta giudiziaria (relazione della commissione della presidenza del consiglio dei ministri, relazione redatta dallo stato maggiore della difesa aeronautica ed altro) quale sia stata la traiettoria del DC9 dell'Itavia e dell'aereo estraneo rappresentato graficamente in una delle pagine, la 195 del primo volume, in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile del tipo esistente al momento dell'incidente". Il magistrato ha poi chiesto di accertare quale sia la testata da guerra che corrisponde al tipo di missile compatibile con tutti i dati già raccolti e se sia possibile stabilirne la provenienza. Ai periti, che oltre a Blasi sono Ennio Imbimbo, Mariano Migliaccio, Raffaele Cerra, Carlo Romano e Leonardo Lecce, Bucarelli ha dato la facoltà di svolgere, a completamento dell'indagine, tutti gli accertamenti ritenuti utili ai fini dell'inchiesta. Allo svolgimento dell'indagine peritale parteciperanno il tecnico Antonio Ugolini, che è consulente dell'Itavia, nonché gli esperti nominati dagli avvocati difensori Paolo Appella, Franco Cuttica e Carlo Taormina. Quest'ultimo, anche per conto degli altri colleghi, ha presentato oggi al giudice Bucarelli, che si è riservato di decidere, una richiesta di nuovi accertamenti peritali o comunque di chiarimenti che, a giudizio della difesa, potrebbero contribuire a rendere chiara la vicenda. Con undici quesiti, l'avvocato Taormina solleva, tra l'altro dubbi sulla possibilità che il disastro sia stato causato dall'impatto con un missile o da una esplosione esterna, non escludendo che ci sia stato un cedimento strutturale del velivolo, ipoteticamente provocato da una esplosione interna. Gli accertamenti sollecitati dall'avvocato Taormina riguardano, oltre all'aspetto medico legale, la dinamica del sinistro gli effetti e la localizzazione dell'esplosione, le rilevazioni radar nonché gli elementi in base ai quali è stato possibile attribuire ad un missile la causa della tragedia. La riunione di periti ed avvocati, cominciata poco dopo le nove, è durata più di tre ore. Proprio le richieste dell'avvocato Taormina hanno provocato gli interventi dei patroni di parte civile, dell'avvocato Osvaldo Fassari, che rappresenta l'Italia e del collegio dei periti. Questi hanno indicato al magistrato quanto potrebbe servire loro per compiere le indagini. Bucarelli ha concesso a questi ultimi tutto quanto richiesto, mentre si è riservato, oltretutto sulla istanza di nuovi accertamenti sollecitati dalla difesa, anche sullo svolgimento di confronti tra alcuni degli imputati, sollecitati proprio dall'avvocato Taormina, che assiste alcuni degli imputati che hanno confermato la versione ufficiale dell'incidente e Paolo Appella, il quale difende, invece il maresciallo Carico. Questi è stato il primo ad ammettere, che la sera del 27 giugno del 1987 il radar di Marsala inquadrò la traccia del DC9 che man mano scomparve dallo schermo. Il fatto che il radar della difesa aerea di Marsala abbia "inquadrato la traccia del DC-9 che poi scomparve, risulta sia dal rapporto della commissione di inchiesta del ministero dei trasporti depositato nel 1982, sia dal cosiddetto "rapporto Pisano", dal nome del capo di stato maggiore dell'aeronautica, consegnato nel maggio scorso all'allora ministro della difesa, Valerio Zanone, e reso pubblico in una conferenza stampa dai verdi arcobaleno nel giugno scorso. Nel primo rapporto si afferma infatti che le registrazioni del radar di Marsala "non hanno apportato alcuna ulteriore informazione utile ai fini dell'indagine perchè "si limitano a confermare la traiettoria e la regolarità del volo sino al momento dell'incidente. Nel "rapporto pisano" si afferma che il radar "ha la prima registrazione della traccia relativa al DC9 Itavia alle 20,53 e alle 20,54 la identifica friendly " (cioè nota e amica). "Le registrazioni - continua il rapporto - proseguono regolari fino alle 20,58, orario in cui la traccia del velivolo viene ancora visualizzata con un ritorno radar di eccellente qualità. Le successive registrazioni delle 20,59 e 57 e delle 21,00 e 32 osn di qualità in rapido scandimento e tali da escludere la presenza di ritorni radar reali ad esse correlabili". (ANSA)

USTICA: GENERALE MANGANI

Roma, 29 set 1989 - "Nel momento in cui il DC9 Itavia perdeva quota non c'erano sui radar tracce che potessero far pensare alla presenza in un raggio utile di un velivolo killer" e l'allarme per la caduta dell'aereo non poteva in ogni caso essere dato dai nostri operatori sulla base della semplice osservazione degli schermi radar". Lo afferma il generale dell'aeronautica Romolo Mangani, ora nella riserva e il quale all'epoca comandava il terzo roc (centro operativo regionale) di Martina Franca, dal quale dipende il centro radar di Marsala. Il generale precisa anche di avere disposto a questo proposito "precisi e ripetuti controlli" appena avuta notizia della caduta dell'aereo. Mangani ha aggiunto che la sera dell'incidente si trovava nella base di Martina Franca e di essere stato immediatamente informato della scomparsa del velivolo civile. "Mi sono subito recato nella sala operativa - ha aggiunto - e da lì ho seguito personalmente la situazione preoccupandomi in primo luogo di accertare se nell'accaduto potesse essere stato coinvolto un altro velivolo. La sala operativa di Martina Franca - ha aggiunto - è infatti collegata in tempo reale per la trasmissione dei dati che il centro di Marsala. Mangani esclude tassativamente che qualcuno, osservando il radar, possa avere visto l'aereo "precipitare". "Al massimo qualche operatore che lo seguiva marginalmente, trattandosi di un velivolo civile italiano, può avere visto la sua traccia scendere progressivamente di quota fino a scomparire dallo schermo, come del resto era perfettamente logico che avvenisse, dal momento che proprio in quella fase l'aereo doveva cominciare la discesa per l'atterraggio. Dunque - aggiunge l'alto ufficiale - nessun allarme può essere scaturito nel centro radar dalla semplice osservazione dei tracciati. E infatti, quattro minuti dopo il momento della caduta dell'aereo, la situazione nel centro radar era talmente tranquilla che è cominciata regolarmente la esercitazione. L'allarme è scattato solo dopo qualche altro minuto, quando si è accertato che il velivolo non rispondeva alle chiamate. E l'esercitazione è stata subito interrotta". Quanto alla traccia dell'aereo libico che avrebbe avuto a bordo un'alta personalità l'allora comandante del terzo roc esclude qualsiasi possibile relazione con la vicenda del DC9. "Quell'aereo - ha detto - era molto lontano. Forse più di duecento miglia e, perchè si potesse ipotizzare un rapporto con la caduta del DC9 avrebbe dovuto trovarsi ad una distanza di almeno una ventina di miglia dall'aereo. In ogni caso - ha aggiunto - è poco probabile che questo aereo avesse originariamente in programma di percorrere la aerovia ambra 13. Di norma infatti questi velivoli si mantengono nello spazio aereo internazionale evitando il sorvolo del territorio italiano. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 30 set 1989 - Lunedì prossimo il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, titolare dell'inchiesta sul disastro di Ustica, e il pubblico ministero Giorgio Santacroce si incontreranno per fare il punto sulle indagini e tracciare il programma per i giorni successivi. In particolare, i due magistrati dovranno fissare il calendario dei confronti che appaiono tappa obbligata per cercare di chiarire la posizione di alcuni imputati. Si tratta di tre "uomini radar" in servizio al centro di Marsala la sera del 27 giugno 1980, quando il DC9 dell'Itavia s'inabissò nel mare di Ustica. Questi accusati, dopo il loro primo interrogatorio, si trovano in totale disaccordo. Il maresciallo Luciano Carico ha dichiarato che, al momento del disastro, si trovava alla consolle e vide la traccia dell'aereo civile affievolirsi e scomparire nel nulla. Ha aggiunto di aver avvertito immediatamente il suo superiore, il capitano Avio Giordano. Quest'ultimo nega la circostanza, sostenendo che il maresciallo non gli disse nulla. Anche un altro ufficiale, Adulio Ballini, smentisce Carico, affermando di aver saputo della scomparsa del DC9 solo via telefono dal centro di Ciampino. Non è escluso che altri confronti siano disposti dai giudici per chiarire diverse circostanze, come quella della presenza in servizio di alcuni uomini del centro radar di Marsala o quella riguardante l'effettivo svolgimento della esercitazione "sinadex". (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA

Roma, 2 ott 1989 - Una serie di confronti sono stati disposti dal giudice Vittorio Bucarelli e dal pm Giorgio Santacroce nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sul disastro di Ustica. Venerdì prossimo sarà il maresciallo Luciano Carico, che lunedì scorso, discostandosi dalla versione ufficiale sui rilevamenti radar fatti a Marsala disse che sullo schermo era comparsa nettissima la scia lasciata dal DC9 dell'Itavia in fase discendente, ad essere messo a confronto con due ufficiali e cinque sottufficiali che erano in turno la sera della disgrazia. Carico sostiene di essere stato egli stesso ad avvertire i commilitoni della scomparsa del segnale del DC9 dallo schermo e della probabile caduta in mare dell'aereo. In tal modo avrebbe anticipato la segnalazione giunta al centro di Marsala da Roma. La mattina di venerdì Luciano Carico avrà il confronto con i sottufficiali Mario Sardu, Sossio Tozio e Salvatore Loi. Nel pomeriggio, invece, sarà posto di fronte ai capitani Adulio Ballini e Avio Giordano, nonché ai marescialli Antonio Massaro e Sebastiano Muti. I confronti saranno preceduti dagli interrogatori dell'ufficiale Mario De Crescenzo, che nel settembre 1984 assunse il comando del centro radar di Licola e ordinò, secondo la prassi militare, la distruzione di un registro originale contenente rilevazioni radar. De Crescenzo si difende sostenendo che prima di distruggere tale documento ne inviò una copia al Sios dell'aeronautica. sempre venerdì sarà anche sentito il maresciallo Mario Di Giovanni. Quest'ultimo e De Crescenzo avevano ottenuto un rinvio delle deposizioni previste per la settimana scorsa, perchè ammalati fra le persone che saranno riascoltate venerdì particolare è la posizione di Salvatore Loi. questi dopo essere stato ascoltato dal magistrato, parlando con i giornalisti, disse che nel momento in cui il DC9 dell'Itavia percorreva l'aerovia "ambra 13" ad esso destinata, in senso opposto apparve, in procinto di imboccare questa strada, un aereo libico contrassegnato dalla sigla "vip 56". Secondo Loi che aveva ricevuto il piano di volo da Roma, a bordo del velivolo poteva esserci il colonnello Gheddafi. Comunque questo aereo che era diretto dalla Libia al nord, non imboccò mai l'aerovia. Infatti contestualmente alla scomparsa del DC9 dell'Itavia, l'aereo libico cambiò rotta dirigendo verso sinistra, in direzione di Malta. (ANSA)

USTICA: ACCAME SU '56 ZOMBIE'

Roma, 3 ott 1989 - L'aereo "56 zombie", che secondo alcune ipotesi potrebbe essere stato il bersaglio di un missile che per errore avrebbe colpito il DC9 precipitato a largo di Ustica, quel 27 giugno del 1980 non atterrò a Malta, come quelle stesse ipotesi sostengono: lo afferma Falco Accame, ex membro socialista della commissione difesa della camera, ora "verde arcobaleno", di ritorno da un viaggio a Malta ed in libia. accame precisa che "questo è quanto ho potuto appurare in quell'aeroporto salvo le ovvie difficoltà di ricostruire con certezza quanto è avvenuto nove anni fa". (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 5 ott 1989 - Giornata decisiva, quella di domani, per chiarire alcuni importanti aspetti della vicenda del DC9 dell'Itavia inabissatosi nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980. una serie di confronti tra il maresciallo Luciano Carico e un gruppo di suoi colleghi e l'interrogatorio dell'ufficiale che distrusse la trascrizione originale dei rilevamenti fatti dal centro radar di Licola la sera dell'incidente impegneranno mattina e pomeriggio il giudice istruttore Vittorio Bucarelli e il pubblico ministero Giorgio Santacroce. I due magistrati sono decisi a sciogliere alcuni dei nodi che, secondo il comitato dei famigliari delle vittime, continuano a strangolare la verità su Ustica. In primo piano domani saranno le contraddizioni esistenti tra le dichiarazioni di Carico e quelle dei suoi colleghi. Il primo sostiene di aver visto sullo schermo radar del centro di Marsala la traccia del DC9 affievolirsi e di aver avvertito immediatamente il suo superiore, il capitano Avio Giordano, che gli sedeva accanto, davanti alla consolle. Sempre secondo il maresciallo, scattò l'allarme prima che arrivasse la segnalazione da Ciampino; partirono le telefonate per chiedere notizie a palermo, a Fiumicino e a Martina Franca. Contemporaneamente Giordano, stando sempre al racconto di

Carico, informò il capoturno capitano Adulio Ballini il quale, via radio, cercò di mettersi in contatto con il DC9, senza però riuscirci. Carico ha aggiunto altri particolari. Ha ricordato che Ballini si rivolse, sempre per radio, ad un boeing di linea che volava in zona, invitandolo a chiamare l'apparecchio dell'Itavia. Ma anche questo tentativo fu vano. Di tutti questi fatti riferiti dal maresciallo, ufficiali e sottufficiali in servizio con lui quella sera a Marsala non hanno ricordi. Cosicché i giudici hanno deciso i confronti. In mattinata Carico se la vedrà con i pari grado Mario Sardu, Sossio Tozio e Salvatore Loi; nel pomeriggio sarà la volta dei capitani Ballini, Giordano e Antonio Massaro e il maresciallo Sebastiano Muti. Sempre domani, in mattinata, Bucarelli e Santacroce affronteranno un altro argomento con l'imputato Mario De Crescenzo, che nel 1984 comandava il centro radar di Licola. L'ufficiale nel settembre di quell'anno decise di distruggere la trascrizione originale (che in codice si chiama da.1) dei rilevamenti radar fatti la sera del 27 giugno del 1980. Il capitano sostiene che è prassi disfarsi di questo tipo di documentazione dopo alcuni anni. Comunque, assicura, si preoccupò di inviarne una copia al Sios, che è il servizio di sicurezza delle forze armate. Oltre a De Crescenzo, che deve rispondere di distruzione di atti veri, sarà interrogata l'ultima delle persone incriminate da Bucarelli, il maresciallo Mario Di Giovanni. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 6 ott 1989 - Con interrogatori e confronti è ripresa questa mattina l'inchiesta giudiziaria del giudice istruttore Vittorio Bucarelli sul disastro di Ustica avvenuto il 27 giugno del 1980. Particolare interesse ha destato la deposizione dell'ufficiale Mario De Crescenzo, che oggi è colonnello ma che nel 1982, con il grado di capitano, assunse il comando del centro radar dell'aeronautica di Licola. Accusato di soppressione di atti veri e di violazione di pubblica custodia di cose, a De Crescenzo, che questa mattina è stato prelevato a Napoli dai carabinieri e portato a Roma per l'interrogatorio, si contesta di aver distrutto nel 1984 un registro denominato "da.1" contenente gli originali di tracciati radar rilevati dal centro di Licola in occasione dell'incidente del DC9. Oggi, prima di entrare nella stanza del magistrato, De Crescenzo ha detto che non ebbe mai in consegna quel registro. Ha ricordato che nel 1982, quando assunse il comando del centro radar, l'ufficiale che aveva diretto quella stazione, con i verbali di consegna non gli trasmise il documento in questione. Ha detto di sapere comunque che cinque copie di quel registro sono state inviate a competenti autorità dell'aeronautica. Alcuni dei giornalisti che hanno avvicinato l'ufficiale gli hanno ricordato che di questo episodio e delle sue presunte responsabilità si parla nella relazione fatta dal generale Pisano sul disastro di Ustica. De Crescenzo, che è assistito dall' avv. Antonio Del Pennino, ha detto di non aver mai conosciuto il generale Pisano e tantomeno di essere stato da lui ascoltato. L'interrogatorio del col. De Crescenzo è cominciato poco dopo le 11. Prima di lui il giudice Bucarelli e il pubblico ministero Giorgio Santacroce hanno interrogato come testimone Giuseppe Pazzano. Questi al tempo del disastro era titolare di una televisione privata di Marsala, "tele europa". Qualche giorno fa, in una dichiarazione alla stampa, Pazzano disse che la sera del 27 giugno 1980 aveva saputo dal suo amico Luciano Carico, maresciallo del centro di Marsala, che c'era stato un disastro aereo. Secondo Pazzano, Carico gli disse di dare la notizia che "così avrebbe fatto uno scoop". Ma poi poco più tardi gli disse di lasciar perdere. Il programma di oggi prevede un confronto tra il maresciallo Luciano Carico, che ha smentito durante la sua deposizione la versione ufficiale dei fatti, secondo la quale la sera del 27 giugno di nove anni fa non registrò il passaggio del DC9 perchè le apparecchiature erano impegnate in un'esercitazione simulata. Carico afferma invece che fu proprio lui a captare il segnale che vide poi gradualmente scomparire dallo schermo e che fu lui a lanciare l'allarme avvertendo il capitano Avio Giordano, prima che dal centro radar di Ciampino arrivasse la segnalazione che il DC9 era scomparso dal radar. L'interrogatorio del colonnello De Crescenzo è durato quasi due ore. "Abbiamo cercato di far luce su tutte le posizioni che nell'ambito dell'inchiesta interessano il colonnello - ha detto il suo difensore - stamane il

giudice lo ha fatto accompagnare dai carabinieri a Roma da Napoli, pensando che non volesse presentarsi a deporre. Invece era disponibilissimo ed oggi ha confermato di non conoscere l'esistenza di quella documentazione di cui si occupa l'inchiesta. Ed ha confermato di non aver mai visto quelle carte. Sulla vicenda, il colonnello De Crescenzo fece lo scorso anno un'intervista al quotidiano "Il mattino". Da alcuni passi del servizio emergeva che l'ufficiale avesse invece avuto in consegna il registro e che lo avesse poi distrutto come impone la prassi militare. Ma oggi De Crescenzo ha smentito quei passi affermando che le sue parole evidentemente non erano state ben comprese dall'intervistatore. Quanto al registro, sin dal 12 luglio dell'80 il pubblico ministero Giorgio Santacroce ne aveva chiesto l'acquisizione agli atti. Ma al magistrato furono consegnati invece soltanto cinque fogli in fotocopia. A conclusione dell'attività istruttoria svolta stamane i giudici hanno interrogato il maresciallo Mario Di Giovanni che era in servizio la sera del disastro nel centro radar di Marsala. Ulteriori particolari sono emersi sulla deposizione di De Crescenzo. L'ufficiale ha ricordato che nelle carte riguardanti le consegne al momento del passaggio dei poteri di comando del centro c'erano documenti siglati dal suo predecessore, il capitano Mandes, o dal maresciallo addetto all'ufficio comando. La deposizione di queste due persone potrebbe confermare che lui il registro "da.1" non lo ha mai visto e che quindi non poteva disporre la distruzione. La deposizione di Mario De Giovanni, che all'epoca era aviere di leva, ha fornito ulteriori elementi. L'imputato ha detto di essere giunto alla base di Marsala da Taranto, con scarsissima esperienza, il 16 giugno dell'80. Non sa nulla della manovra simulata "sinadex" e non ricorda alcuna emergenza. Solo il giorno successivo sentì parlare di Ustica. Il suo nome compare sul foglio di presenza del 16 giugno accanto a quello del maresciallo Gioia che però era ufficialmente in ferie dal 12 giugno. Il suo incarico al centro di Licola era, come risulta dal foglio di servizio, quello di "inizializzatore". Doveva cioè "agganciare" la traccia degli aerei rilevati sullo schermo e poi passarla all'identificatore. Ha aggiunto che comunque non avrebbe potuto partecipare alla manovra simulata in quanto semplice militare di leva. I lunghi confronti tra il maresciallo Luciano Carico e gli ufficiali e sottufficiali che con lui erano in servizio al centro radar di Marsala la sera del disastro sono continuati fino a tarda sera, ma dalle indiscrezioni trapelate e da quanto detto dagli avvocati di parte civile, non sembra abbiano mutato nella sostanza la situazione. Restano dunque le divergenze che hanno caratterizzato la deposizione di Carico, che dissente dalla versione ufficiale dei fatti rispetto a quella degli altri imputati. Molta attesa c'era per il faccia a faccia tra Carico e il capitano Avio Giordano che quella sera sedeva accanto a lui nella sala radar. Carico dice che avendo notato lo "scadimento" della traccia del DC9 dal suo radar avvertì immediatamente l'ufficiale e questi notò quanto stava accadendo. Oggi il sottufficiale, hanno riferito gli avvocati di parte civile, si meraviglia che Giordano dica di non ricordare. L'ufficiale, infatti, non ha mutato la sua versione che appare inconciliabile rispetto a quella di Carico. Questi durante il confronto avrebbe anche fatto notare a Giordano che il 30 maggio del 1988 mentre insieme con lui, in automobile, andava dal giudice di Marsala che indagava su alcuni risvolti della vicenda, anch'egli ricordò di aver notato lo scadimento della traccia radar ma Giordano oggi ha insistito nel negare la circostanza. Carico, completando le sue dichiarazioni, ha sottolineato che quando si vide scomparire il segnale non c'era motivo di dubitare che l'aereo fosse precipitato, visto la posizione in cui si trovava il segnale prima che scomparisse dallo schermo radar. Fu allora che si decise a dare la prima segnalazione d'allarme. Cominciati nel pomeriggio, i confronti hanno visto subito faccia a faccia Carico con il sottufficiale Sossio Tozio: dalle loro dichiarazioni sembra che non sia emerso nulla di interessante. Poi nell'ufficio del magistrato è entrato un altro sottufficiale, Mario Sardu. Ribattendo alle affermazioni di Carico, Sardu avrebbe detto che per quanto riguarda la scomparsa delle tracce del DC9 dal radar, il collega è caduto in un "eccesso di valutazione". Anche il confronto con Salvatore Loi non ha dato, secondo quanto si è appreso, le spiegazioni sperate. Anche questi è rimasto sulle sue posizioni rispetto alla deposizione di Carico. Qualche modifica l'ha fatta invece a proposito del velivolo, proveniente da Tripoli e diretto al nord che era stato segnalato da Ciampino. Il sottufficiale ha detto di non ricordare bene, a distanza di nove anni, se gli fosse stato affidato un piano di volo relativo a questo aereo, comunque ricorda che a un certo punto l'aereo deviò verso Malta. I contrasti che

hanno caratterizzato anche il successivo confronto tra Carico e il capitano Antonio Massaro hanno riguardato lo svolgimento della esercitazione simulata. Carico ha sollevato molti dubbi sulla sua esecuzione, ma sia Loi che il capitano Massaro, che aveva la direzione della sinadex, hanno confermato che l'esercitazione c'era, era stata programmata e il nastro della simulazione partì. Quando poi scattò l'allarme si passò al "reale" e nel frattempo erano state messe in atto le procedure di soccorso e di ricerca del DC9. Si sono conclusi dopo oltre sette ore i confronti. Gli ultimi a trovarsi faccia a faccia con il maresciallo Carico sono stati il cap. Sebastiano muti (e non maresciallo come detto in precedenza) che aveva l'in Carico di intercettatore e il cap. Adulio Ballini, oggi maggiore, che all'epoca era capoturno controllore nella sala radar di Marsala. Sull'esito delle risultanze dell'istruttoria ci sono state dichiarazioni contrastanti da parte dei difensori. Quelli che assistono Luciano Carico hanno ribadito che il sottufficiale ha confermato le sue dichiarazioni cosicché non sono state superate le divergenze che riguardano soprattutto le posizioni di coloro che sono stati con lui messi a confronto. Gli avvocati di Luciano Carico, inoltre, hanno ribadito che nulla è mutato per quanto riguarda la segnalazione circa il disastro. Alle 20.59 - hanno detto - il loro cliente avvertì dell'avvenuto presunto incidente, avendo visto scomparire la traccia, e telefonò a Roma e a Punta Raisi per sapere notizie del DC9 dell'Itavia. Alle 21.11, hanno aggiunto i difensori, arrivò ufficialmente l'allarme da Roma. Sempre secondo la difesa di Carico sarebbero emersi anche altri elementi degni di attenzione e fra questi il fatto che il capitano Giordano poco prima delle 21 si sarebbe allontanato dal suo posto, che era a fianco di Carico, facendosi sostituire da un sottufficiale. Al contrario secondò la difesa degli ufficiali e dei sottufficiali messi a confronto con Carico, tutto si è praticamente chiarito e che le posizioni sono diventate conciliabili. L'avv. Taormina, per rendere più chiara la situazione, ha chiesto al magistrato di disporre la acquisizione e la trascrizione delle bobine contenenti le telefonate che la sera del giugno '80 partirono da Marsala per Roma. Elementi raccolti oggi dovranno essere valutati dal dott. Bucarelli e dal pubblico ministero Santacroce. Non si esclude che nuove persone possano essere chiamate a deporre come testimoni, tra queste, ad esempio, l'ufficiale che comandava il centro radar di Licola prima che gli subentrasse il cap. De Crescenzo. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 7 ott 1989 - Nuove indagini nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sul disastro avvenuto nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980, quando precipitò in mare il DC9 dell'Itavia, provocando la morte di ottantuno persone. Il giudice vittorio Bucarelli ed il pubblico ministero Giorgio Santacroce hanno già programmato per i prossimi giorni diverse attività istruttorie, suggerite dall'esito degli interrogatori e dei confronti che, cominciati il 25 settembre scorso, si sono conclusi nella tarda serata di ieri. In particolare, probabilmente la prossima settimana, saranno convocati al palazzo di giustizia alcuni alti ufficiali dell' aeronautica, che potrebbero fornire nuovi elementi di giudizio per la ricerca della verità; sarà approfondita l'indagine sul ruolo avuto nella vicenda dal centro radar di Licola, soprattutto per quanto riguarda la distruzione di un registro relativo ad osservazioni radar, ritenuto di fondamentale importanza dagli inquirenti. Inoltre, rinnovando una precedente richiesta, i magistrati Romani hanno chiesto collaborazione al governo Libico tramite le autorità diplomatiche per sapere se nel momento in cui avvenne il disastro, un velivolo della Jamairia, che secondo voci non controllate, avrebbe avuto a bordo il 22 giugno del 1980 il colonnello Gheddafi, abbandonò improvvisamente il piano di volo che l'avrebbe portato, in senso inverso, sull'aerovia "Ambra 13", percorsa del DC9, per dirigersi verso Malta, proprio quando l'aereo italiano scompariva dagli schermi radar di Marsala. L'attività istruttoria prevede anche, come aveva chiesto ieri il professor Carlo Taormina, difensore di alcuni imputati in servizio a Marsala la sera dell'incidente, che vengono acquisiti al fascicolo i testi delle intercettazioni telefoniche intercorse tra il centro di Marsala, Roma, punta raisi e i centri della rete radar meridionale. Tutto ciò per controllare se fu il maresciallo Luciano Carico a segnalare per primo la probabile tragedia. Nel corso delle prossime

indagini, i magistrati intendono anzitutto, approfondire le indagini sul centro di Licola, in relazione alla distruzione, avvenuta nel settembre del 1984 di un registro contenente la relazione sulle rilevazioni radar del 27 giugno del 1980. Santacroce, dopo il disastro, dispose il sequestro di questo documento. gli vennero inviati, invece, cinque fogli contenenti annotazioni ritenute oggi imprecise. In una relazione fatta dal generale pisano, dell'aeronautica, si dichiarò che il registro era stato distrutto a cura dell'allora capitano Mario De Crescenzo, secondo la prassi militare, dopochè era subentrato nel comando del centro al colonnello Aurelio Mandes. Ma ieri, interrogato dai magistrati, De Crescenzo ha affermato non solo di non aver distrutto il documento, ma di non averlo mai avuto in consegna dal suo predecessore. De Crescenzo ha consegnato al magistrato un verbale di passaggio di consegne dal quale risulta che nel 1982, quando subentrò a Mandes, il registro in questione, siglato "da 1" non gli è stato affidato; nonchè un protocollo che riporta l'ordine di distruzione del documento, firmato in calce con una sigla. L'indagine dovrà stabilire di chi sia la sigla, chi materialmente distrusse il registro e chi, avendo ricevuto l'ordine di sequestro di Santacroce, dispose egualmente tale distruzione. Quanto alle testimonianze, saranno sentiti l'ex capo del sios aeronautica generale Zeno Tascio, che avrebbe ricevuto dal comandante di Licola copia del registro poi distrutto, il generale in pensione Gabriele Bacalini il quale afferma d'aver saputo dall'ex capo del registro aeronautico italiano Saverio Rana che probabilmente il disastro era stato provocato da un missile. Di questo rana parlò anche con il parlamentare Rino Formica, aggiungendo che le sue "deduzioni" derivavano da un esame dei tracciati radar rilevati dal centro di Roma. Un'altro testimone di rilievo è il generale romolo mangani che comandava il "iii roc-soc", di Martina Franca, il quale coordinava l'attività dei centri di Poggio Ballone, Iacotenente, Marsala ed altri. L'ufficiale dovrebbe essere stato informato, sempre da Marsala e per telefonono, dell'avvio della sinadex, poi sospesa dopo che si ebbe la certezza dell'incidente al DC9. La rogatoria chiesta alle autorità giudiziarie libiche è stata già avviata attraverso le competenti vie diplomatiche in seguito a quanto dichiarato il 27 settembre scorso dall'ambasciatore della jamahiria a proposito degli sviluppi dell'inchiesta sulla vicenda del DC9. Già quando cominciò l'indagine tecnica sulle probabili cause del disastro, il collegio dei periti presieduto dal professor Blasi, chiese a diversi paesi collaborazione, "ma dalla Libia non venne alcun aiuto, ha sottolineato oggi il dottor Giorgio Santacroce. ora, però, sembra che ci sia maggiore disponibilità. le informazioni richieste dai giudici Romani si riferiscono alla presenza, in direzione dell'aerovia "ambra 13" (ma in senso contrario) impegnata dal DC9 dell'Itavia, dell'aereo partito da Tripoli, che però all'improvviso cambiò rotta. Per questo velivolo, secondo il maresciallo Loi, in servizio a Marsala, esisteva uno dei piani di volo previsti per quegli aerei (la sera del 27 giugno di nove anni fa il centro di Marsala ne intercettò una quindicina) che, convenzionalmente indicati come "zombi", non appartengono ai paesi dell'organizzazione nato, ma che tuttavia ottengono il permesso di sorvolare l'italia. (ANSA)

USTICA: TELEFONATA A "TELEFONO GIALLO", SMENTITA LOI

Cagliari, 8 ott 1989 - Il maresciallo dell'aeronautica Salvatore Loi, di 38 anni, di San Sperate (Cagliari), uno dei militari in servizio al radar di Marsala la notte del 27 giugno 1980, quando precipitò il DC9 dell' "Itavia" con 81 persone a bordo, ha smentito le notizie di stampa secondo le quali potrebbe essere stato lui a fare il 6 maggio dello scorso anno la telefonata alla trasmissione "telefono giallo" sulla sciagura di Ustica. "Smentisco nel modo più assoluto - ha detto il maresciallo loi, che adesso presta servizio a Decimomannu, a 20 chilometri da Cagliari - di aver fatto quella telefonata. Domani mattina incaricherò il mio avvocato di querelare il giornalista che oggi ha fatto questa ipotesi. Ma chi gliel'ha dette queste cose - ha soggiunto irritato loi - come se le è inventate?". Loi, rintracciato nella sua abitazione di San Sperate, al rientro dal campo sportivo, ha riferito telefonicamente a un redattore dell'Ansa che durante la trasmissione di Augias (dopo la chiamata anonima che rivelò che i militari in servizio al radar di Marsala avevano visto ma erano stati obbligati a tacere) tentò di mettersi in contatto con "telefono giallo" per smentire questa versione

dei fatti. "Mi sembrava impossibile - ha detto lui - che si potessero dire cose del genere. Ma non mi riuscì di parlare con la rai". Il sottufficiale è preoccupato che l'ipotesi che sia stato lui a fare la telefonata anonima possa metterlo nei guai "più di quanto ci sono - ha detto - anche senza aver fatto niente". Lui ha poi osservato che la sua cadenza dialettale avrebbe reso facile un'eventuale identificazione. La telefonata anonima fu fatta, il 6 maggio 1988, nel corso di una puntata dedicata all'incidente del DC-9 dell'Itavia, dalla rubrica televisiva "telefono giallo", trasmessa da raitre. Durante il programma arrivò la telefonata di un uomo che disse di essere un aviere in servizio a Marsala al tempo dell'incidente ed asserì, tra l'altro: "quella sera ero il radarista di turno a Marsala, ho visto tutto. Ma la mattina dopo il maresciallo ci disse di farci gli affari nostri". Per identificare la persona che telefonò alla rai il procuratore Borsellino, all'epoca, sequestrò la registrazione, affidando il compito al sostituto procuratore Giuseppe Salvo e al maresciallo dei carabinieri Carmelo Canale, comandante del nucleo di polizia giudiziaria di Marsala. L'inchiesta però si concluse con un nulla di fatto: il confronto tra la voce registrata dalla televisione e quelle degli avieri indicati come presenti al radar il giorno dell'incidente risultò infatti negativo. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA

Roma, 14 ott 1989 - In una cassaforte, accuratamente sigillata dopo la tragedia di Ustica e conservata sin dal 27 giugno del 1980 nella sede del centro radar di Marsala, sarebbero conservati documenti in grado di rivelare quale era l'attività in atto nel centro di osservazione siciliano nel momento in cui il DC9 dell'Itavia scompariva dagli schermi per precipitare in mare. A sostenerlo è il professor Carlo Taormina, difensore di alcuni ufficiali e sottufficiali che erano in servizio la sera del disastro, che ha chiesto al giudice istruttore Vittorio Bucarelli di disporre il sequestro e l'apertura della cassaforte. dall'esame dei documenti già utilizzati dal generale Pisano per la sua relazione, afferma il penalista, risulterà "evidente ed in maniera inoppugnabile" che l'esercitazione simulata "synadex" fu effettivamente avviata e che poi venne interrotta. Nella sua istanza, Taormina afferma che la cassaforte in questione contiene sicuramente tutti i registri originali relativi all'attività delle varie "consolle" in funzione quella sera nella sala radar e contenenti il resoconto di tutte le attività svolte quella sera. All'istanza presentata oggi, il difensore ha allegato copia di un documento riguardante l'orario di inizio della manovra simulata sino al momento in cui, essendo scattata l'emergenza, la "synadex" venne interrotta per ordine dell'ufficiale di servizio. Il giudice Bucarelli deciderà nei prossimi giorni se accogliere le istanze. Nell'ambito dell'attività istruttoria ha convocato per il 21 ottobre prossimo i periti fonici ai quali affiderà il compito di trascrivere le telefonate avvenute la sera del 27 giugno di nove anni fa in partenza dal centro di Marsala per Ciampino e gli altri cram che fanno parte della rete meridionale. Continua, intanto, l'indagine del collegio presieduto dal professor Blasi per identificare quale fu il tipo di missile che, secondo i risultati dell'indagine tecnica, avrebbe colpito il DC9, determinando la sua caduta in mare e la conseguente morte di 81 persone. La commissione, nello svolgimento dei suoi accertamenti, dovrà tener conto, secondo quanto ha disposto il magistrato, dei quesiti posti dal prof. Taormina in una istanza con la quale chiede di approfondire e di chiarire meglio le conclusioni alle quali è giunta l'indagine peritale. In particolare, i quesiti posti dal penalista riguardano la valutazione delle osservazioni radar, nonché le cause che avrebbero determinato l'abbattimento del DC9. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 23 ott 1989 - Il generale Zeno Tascio, che era al comando del sios aeronautica al tempo del disastro aereo di Ustica, sarà interrogato domani mattina dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, al quale è affidata l'inchiesta giudiziaria sulla vicenda. Il magistrato ha convocato l'ufficiale per le 9 e lo ascolterà come testimone. La decisione del dottor Bucarelli di interrogare Tascio è conseguente agli ultimi sviluppi dell'indagine nell'ambito della quale sabato scorso è stato avviato un

accertamento sul ruolo che nella vicenda potrebbero aver avuto il Sios ed il Sismi, che all'epoca era diretto dal generale Santovito. Gli accertamenti di Bucarelli si riferiscono, in particolare alle presunte modifiche che avrebbero subito le rilevazioni radar fatte dal centro di Marsala, nonché la distruzione di un registro denominato "da 1", contenente le registrazioni fatte dal cram di Licola la sera dell'incidente. Questo documento, come è emerso dall'inchiesta, fu distrutto nel settembre del 1984, ma una copia sarebbe in possesso, oltrechè del Sios, anche di altri uffici dell'aeronautica. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 24 ott 1989 - Quattro ore di interrogatorio, al palazzo di giustizia, per il generale Zeno Tascio, che nel giugno del 1980, quanto avvenne la tragedia di Ustica, era il capo del servizio Sios dell'aeronautica. Al giudice istruttore Vittorio Bucarelli e al sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce, che dirigono le indagini, l'ufficiale ha dovuto dare risposte su tre precisi argomenti: l'anomala utilizzazione del contenuto dei nastri che avevano registrato, dai radar del centro di Marsala, il segnale indicante il DC9 dell'Itavia che usciva dallo schermo per poi precipitare in mare; il ruolo del Sios, in rapporto con i servizi segreti Sismi e Sise nell'ambito della vicenda; le indagini che furono svolte dal Sios quando alle 11,30 del 18 luglio del 1980 si scoprì che era precipitato sulla sila un mig libico. Alle domande dei magistrati, il generale Tascio ha risposto con diverse argomentazioni, che saranno ora valutate da Bucarelli e da Santacroce e che già erano state proposte nel luglio scorso e recentemente alla commissione parlamentare di indagine sulle stragi. Per il momento Tascio ha concluso la sua deposizione, ma non è escluso che possa essere riascoltato nei prossimi giorni, avendo promesso ai giudici che fornirà loro fotografie scattate dagli agenti del Sios per ritrarre sia il mig precipitato sulla Sila, sia il corpo del pilota prima che, con pieno accordo della commissione d'inchiesta Italo-Libica, venisse disposto il trasferimento dei resti in Libia. Il primo argomento preso in esame dai magistrati ha riguardato il ruolo del Sios aeronautica negli sviluppi della vicenda, i rapporti di questo servizio con il Sismi ed il Sise, sempre in relazione alla tragedia, nonché i compiti che il servizio informazione dell'aeronautica deve svolgere quando accade un disastro aereo. L'ufficiale, secondo le indiscrezioni trapelate a conclusione del suo interrogatorio come testimone, ha ricordato che l'aeronautica militare entra in campo allorchè si debba accertare se la caduta di un velivolo civile possa essere dipesa dalla collisione con un altro aereo. Intervengono infatti i militari per attivare gli interventi di soccorso. In questo caso fu impegnato il centro roc di Martina Franca, che dipende dalla terza regione aerea di Bari e al quale fanno capo varie stazioni radar come Marsala, Licola, Sigonella e Punta Raisi. Le successive domande hanno riguardato "l'utilizzazione anomala", da parte dell'aeronautica, dei nastri contenenti le registrazioni fatte dal centro radar di Marsala nel momento in cui scompariva dagli schermi la traccia luminosa del DC9. Questi nastri, sin dal 16 luglio del 1980, erano stati posti sotto sequestro dal pubblico ministero Santacroce e quindi non potevano essere esaminati e il loro contenuto non poteva essere trascritto. Il generale Tascio ha detto che ci fu un equivoco. Il Sios, infatti, non era informato in un primo tempo del sequestro, disposto dal dottor Santacroce, dei nastri che perciò furono trascritti. Copie delle traduzioni, fin dall'11 luglio del 1980, furono inviate ai singoli comandi dell'aeronautica, che per compiti istituzionali debbono essere informati. Tascio ha aggiunto che l'8 agosto del 1980 il Sismi, che all'epoca era comandato dal generale Santovito, chiese copia delle trascrizioni ed il "dossier" gli fu mandato. In questa fase dell'interrogatorio si è parlato della richiesta di esibizione dei nastri di Marsala e della trascrizione fatta dal procuratore della repubblica di Palermo subito dopo il disastro. L'aeronautica, in sostanza, non rispose mai alla richiesta e soltanto all'ordine di sequestro dei nastri impartito da Santacroce, non venne fatta opposizione. Le copie delle trascrizioni, però, erano già state distribuite ai vari uffici militari. Un altro degli argomenti esaminati con il generale Tascio ha riguardato gli interventi del Sios a proposito della tragedia del 27 giugno del 1980. L'ufficiale ha affermato, secondo quanto si è

appreso, che il servizio da lui diretto non si interessò particolarmente del disastro. E' però vero che quando i primi resti del velivolo furono trasportati all'aeroporto di Bocca di Falco, il Sios fece delle fotografie, ma nel rispetto dei compiti istituzionali. E' stato nell' ultima parte dell'interrogatorio che il generale Tascio ha detto d'essersi interessato con impegno della vicenda del mig libico precipitato sulla sila il 18 luglio del 1980, alle 11,30. Andò personalmente sul luogo del disastro, dove arrivò verso le 22. Dispose che i resti del velivolo venissero fotografati perchè l'indagine avrebbe potuto interessare i servizi informazione della nato. D'altra parte il mig, non appartenendo la Libia al patto di Varsavia, non era considerato "nemico". Singolare apparve il fatto che il velivolo fosse riuscito a sfuggire alle intercettazioni radar. Tascio ha detto che, invece, non fotografò il corpo del pilota. E' però sicuro che qualcuno del servizio l'abbia fatto. Perciò ha promesso ai giudici di fornire loro tutta la documentazione necessaria non appena l'avrà rintracciata nell' archivio del Sios. L'ufficiale, quando gli è stato chiesto perchè tanto precipitosamente i resti del velivolo ed il corpo del pilota furono riportati in libia, ha detto che la decisione fu presa dalla commissione mista che indagò sulle cause del disastro. Sabato prossimo sarà ascoltato un altro generale, Romolo Mangani, che nel giugno del 1980 comandava il r.o.c. dell'aeronautica di Martina Franca. (ANSA)

USTICA: INDAGINI ANCHE IN SARDEGNA

Cagliari, 24 ott 1989 - La procura militare di Cagliari indaga da oltre un anno sul disastro aereo di Ustica. La notizia è trapelata dopo una serie di accertamenti effettuati dal procuratore militare, Vito Maggi, nel poligono missilistico di Perdasdefogu-Salto di Quirra, nella Sardegna sud-orientale. In particolare, il magistrato avrebbe assistito ad una serie di lanci e si sarebbe interessato alle procedure per la distruzione dei missili eventualmente sfuggiti al controllo o usciti dalla traiettoria stabilita. Maggi ha confermato l'esistenza di un'istruttoria connessa a quella condotta dalla magistratura ordinaria Romana sul disastro aereo. "Sto svolgendo una serie di accertamenti istruttori - ha detto Maggi - sulle esercitazioni militari compiute nel periodo di giugno a sud del poligono di Capo Teulada e sull'attività nel poligono di Perdasdefogu. Finora non è emerso alcun elemento da sottoporre all'attenzione dei colleghi Romani. E' mia volontà contribuire alla ricerca della verità su Ustica senza creare però alcun polverone con la diffusione di notizie che potrebbero, pur non essendo di nessun rilievo, disturbare l'istruttoria principale". L'inchiesta della magistratura militare cagliaritano sarebbe cominciata dopo che un ex elicotterista aveva reso spontaneamente una deposizione sul cui contenuto viene mantenuto uno stretto riserbo. Successivamente il vice segretario nazionale del partito sardo d'azione, Mario Carboni, con dichiarazioni rilasciate alla stampa, aveva sostenuto che il 27 giugno 1980 erano in corso esercitazioni militari a sud di Capo Teulada e davanti al Salto di Quirra, nonostante la versione ufficiale avesse sempre escluso una tale eventualità. Il procuratore militare di Cagliari nelle sue indagini si sarebbe interessato anche al centro di avvicinamento radar di Decimomannu. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 28 ott 1989 - Il generale dell'aeronautica Romolo Mangani, che è in pensione dal 1986, è stato interrogato oggi come testimone dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e dal pubblico ministero Giorgio Santacroce nell'ambito dell'inchiesta sul disastro del DC9 dell'Itavia avvenuto il 27 giugno del 1980. L'ufficiale all'epoca del fatto comandava il terzo contro roc di Martina Franca, che coordinava cinque postazioni radar: Quelle in automatico di Marsala e Jacotenente, quella semiautomatica di Otranto e quelle fonetico-manuali di Licola e Siracusa. Ai magistrati il generale Mangani ha spiegato, secondo quanto si è appreso, che al centro a lui affidato spettava il compito di supervisione del traffico aereo con possibilità di avere una visione totale delle tracce radar rilevate dagli apparecchi delle singole stazioni. Tuttavia, ha precisato, è nella facoltà degli addetti a questi impianti selezionare le tracce che possano interessare l'attività del centro roc. Questo, poi, non ha

quasi mai i piani di volo dei vari aerei seguiti, poichè i percorsi che i velivoli devono seguire sono normalmente comunicato alle singole stazioni. Al centro roc spetta, in sostanza, un compito di coordinamento per quanto riguarda le rilevazioni che possano in qualsiasi momento interessare la difesa aerea dell'Italia. Altro compito del roc è quello di autorizzare le esercitazioni simulate. Ai giudici che l'hanno interrogato, Mangani avrebbe confermato che l'ormai famosa "synadex", che la sera della tragedia doveva essere svolta dalla base di Marsala, era stata autorizzata e partì regolarmente. si interruppe soltanto quando fu certo l'incidente DC9. L'ufficiale ha ricordato che si presentò immediatamente un problema; alle 21,40 del 27 giugno del 1980, in sala operativa, a Martinafranca, si dovette stabilire se la scomparsa del DC9 dagli schermi in maniera tanto rapida potesse essere stata determinata da una collisione con un altro velivolo. il roc dovette perciò fare accertamenti sulla possibile presenza in zona di altri aerei. Poi furono avviate le ricerche del DC9. Nella seconda parte del suo interrogatorio il generale mangani ha ricordato che il 10 luglio 1980 il terzo comando aereo chiese copia delle trascrizioni delle rilevazioni fatte da radar, che furono poi mandate anche al ministero della difesa nonché a diversi uffici interessati al traffico aereo civile e militare. Durante l'incontro si è anche parlato dei provvedimenti di sequestro firmati dal pubblico ministero Giorgio Santacroce, per quanto riguarda la documentazione necessaria per comprendere le cause del sinistro, documentazione che comprendeva tutto il materiale relativo al volo del DC9 dell'Itavia ed eventuali interferenze di altri aerei. Il dottor Santacroce, in particolare, aveva sequestrato ordini di servizio, mappe, nastri contenenti le registrazioni radar e tutto quanto aveva ritenuto indispensabile. Il provvedimento è del 16 luglio del 1980 e faceva seguito ad un ordine di esibizione che subito dopo il disastro il magistrato di palermo dottor Guarino aveva notificato al comando della terza zona aerea di stanza a Bari. Mangani, secondo quanto si è appreso, ha detto di non essere stato esattamente informato dei provvedimenti del magistrato. Perciò ritenendo che le trascrizioni dei rilievi radar potessero essere inviate ai singoli uffici dell'aeronautica che ne avevano diritto, dispose che questi avessero la documentazione. Infine l'ufficiale ha parlato degli interventi dei servizi di sicurezza che già il 29 luglio del 1980 (era il Sismi), avevano fatto le richieste di documenti, tramite il Sios. Proprio oggi, a conferma di queste dichiarazioni, Mangani avrebbe consegnato ai magistrati una lettera che confermerebbe le sue dichiarazioni. Concludendo l'interrogatorio, l'ufficiale ha escluso che il suo centro si sia interessato della vicenda del mig libico, schiantatosi sulla Sila. Della questione si occupò il terzo comando aereo. Nel corso della prossima settimana il pubblico ministero Giorgio Santacroce dovrebbe esprimere il suo parere sulle richieste con le quali gli avvocati di parte civile hanno chiesto nuove incriminazioni di alti ufficiali dell'aeronautica. (ANSA)

USTICA: CHIESTE DUE INCRIMINAZIONI

Roma, 27 nov 1989 - L'incriminazione del colonnello Aurelio Mandes, che la sera del 27 giugno del 1980, quando nel mare di Ustica precipitò il DC9 dell'Itavia, comandava il centro radar di Licola, e del maresciallo Pietro Tessitore, è stato chiesto dal sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce. Per entrambi il magistrato ipotizza i reati di soppressione aggravata di atti veri e di favoreggiamento; li ritiene responsabili della distruzione di un registro, denominato "da1" sul quale erano stati trascritti tutti i dati relativi alle rilevazioni sul viaggio del DC9, la cui rotta era in parte controllata dai radar di Licola. Per la distruzione di quel documento, peraltro prevista dai regolamenti militari una volta trascorso un determinato periodo di tempo, fu incriminato il successore di Mandes, colonnello Mario De Crescenzo, questi, interrogato qualche tempo fa, ha dimostrato la sua estraneità al fatto. Perciò il dottor Santacroce esaminati gli atti, ha chiesto al giudice Vittorio Bucarelli di inviare all'ufficiale ed al maresciallo un mandato di comparizione. Santacroce ha chiesto al giudice di interrogare anche il ministro giuliano amato che, quand'era sottosegretario nel governo craxi, dichiarò che sulla vicenda di Ustica c'erano documenti chiusi in un cassetto, auspicando che prima o poi si conoscesse la verità. (ANSA)

USTICA: AVVOCATO CATANZARO CHIEDE DI DEPORRE COME TESTE

Catanzaro, 28 nov 1989 - Un avvocato civilista di catanzaro, Enrico Brogneri, ha chiesto al giudice istruttore di Roma, Vittorio Bucarelli, di potere deporre come teste nell'ambito delle indagini sull'incidente del "dc 9" dell'Itavia con 81 persone a bordo, avvenuto nel cielo di Ustica il 27 giugno del 1980. Lo ha reso noto all'Ansa lo stesso Brogneri in una dichiarazione nella quale afferma che la sua deposizione "è da mettere in relazione alla caduta del mig Libico in Sila che è strettamente collegata con la strage di Ustica. Brogneri aggiunge di aver visto "la sera del 27 giugno del 1980 a Catanzaro un aereo da guerra, che era senza dubbio il mig libico poi trovato in Sila, volare a bassissima quota". Brogneri ha detto anche di non avere mai parlato prima dell'avvistamento dell'aereo "nel timore di provocare complicazioni al nostro paese sul piano dei rapporti internazionali. sono testimone, comunque - ha aggiunto - di una vicenda a mio parere rilevante per l'accertamento della verità sui fatti di Ustica e sono intenzionato fermamente a riferire i particolari all'autorità giudiziaria". (ANSA)

USTICA: DICHIARAZIONE DIFENSORE IMPUTATI

Roma, 5 dic 1989 - Il comandante del centro radar di Marsala, il colonnello Fulvio Salmè, ed il dirigente della sala operativa dello stesso centro, il maggiore Adulio Ballini, si presenteranno davanti alla commissione stragi soltanto quando sarà conclusa l'istruttoria della magistratura Romana nella quale sono coinvolti come imputati per il disastro aereo del DC9 Itavia precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno 1980. Lo hanno precisato i due ufficiali dell'aeronautica tramite il loro difensore di fiducia, l'avv. Carlo Taormina "l'esigenza del riserbo - afferma il prof. Taormina in un comunicato - si impone non tanto per la loro qualità di imputati, ma soprattutto per la serie di accertamenti giudiziari, delicati quanto nuovi, che sono stati sollecitati dagli stessi inquisiti e che non potevano certamente essere disposti nei nove anni trascorsi e prima che gli ufficiali stessi acquisissero la veste di imputati". (ANSA)