

Rassegna stampa cronologica dal 1990 al 1991

1990

USTICA: DC-9 ITAVIA ABBATTUTO DAGLI USA PER GHEDDAFI

Tripoli, 5 gen - Il leader libico Muammar Gheddafi ha affermato che la tragedia del DC-9 di Ustica fu provocata dagli stati uniti che volevano ucciderlo e per la prima volta ha fornito la sua versione su quanto successe il 27 giugno 1980. Parlando in una conferenza stampa questa sera a Tripoli, Gheddafi ha detto che il suo aereo personale stava volando "in quella zona diretto in Italia per riparazioni". Lui non c'era, ma gli americani invece, ha detto, credevano che lui fosse a bordo e hanno cercato di abbattere l'aereo per ucciderlo. Gheddafi non ha spiegato nei particolari cosa sia successo e ha solo detto che invece di colpire il suo aereo personale "hanno abbattuto l'aereo Italiano e un altro aereo libico". Gheddafi non ha spiegato se con questo si riferisse al MIG-23 libico caduto sulla Sila, che secondo alcune versioni Italiane sarebbe precipitato proprio quel giorno e invece secondo altre molti giorni dopo. Gheddafi già in passato aveva detto che la tragedia di Ustica - morirono 81 persone, tutti quelli che erano sull'aereo dell'Itavia in volo da Bologna a Palermo - era stata provocata da un tentativo americano di ucciderlo (cosa smentita dagli stati uniti) ma non aveva mai detto che il suo aereo personale (con o senza di lui) fosse in volo nella zona quel giorno, né aveva mai collegato a quell'episodio il MIG-23 libico precipitato sulla Sila. Quando un giornalista gli ha ricordato che lui aveva detto di avere le prove delle sue affermazioni e di essere pronto a fornirle al governo Italiano, Gheddafi ha risposto: "quello che dobbiamo capire è che gli americani hanno colpito l'aereo perchè pensavano che fossi là e invece hanno abbattuto l'aereo Italiano (il DC-9 Itavia ndr) in volo nella zona di Ustica, difendendo così i diritti umani alla maniera americana". Su Ustica Gheddafi ha detto soltanto questo rispondendo ad alcune domande, mentre la conferenza stampa è stata dedicata principalmente alla situazione internazionale. (ANSA)

USTICA: "DOSSIER" SU VICENDA DC9 ITAVIA

Roma, 9 gen - Una ricostruzione della vicenda, dal momento in cui il DC9 dell'Itavia s'inabissò nel mare agli ultimi sviluppi dell'inchiesta, viene fatta dal "dossier", in onda stasera alle 22,20 su raidue, dedicato alla tragedia di Ustica. Oltre alla cronaca particolareggiata dei fatti, la trasmissione solleva molti interrogativi, evidenzia numerose contraddizioni, il tutto sulla base di documenti, dichiarazioni, interviste. tra gli altri, è stato sentito John Makedoll, un esperto statunitense di tracciati radar, che fin dal 1981 sostenne, dopo aver studiato i rilevamenti fatti da Ciampino al momento della tragedia, che accanto al DC9 si notava un secondo aereo, probabilmente un "caccia-killer" in virata d' attacco. "Un'anticipazione clamorosa, che però cadde nel vuoto" commenta l'autore della trasmissione. si riportano poi le dichiarazioni di John Transue, consulente di guerra aerea del Pentagono, il quale, in un servizio a suo tempo trasmesso dalla BBC, parla anche lui di un caccia, che secondo l'emittente inglese sarebbe stato un Mig Libico. E qui "dossier" inserisce la storia del caccia di Tripoli caduto sulla Sila e la eventuale presenza nei cieli Italiani dell'aereo di Gheddafi. Vengono poi ricordati i risultati della perizia giudiziaria, che optò per la tesi del missile, le dichiarazioni contrastanti degli operatori radar di Marsala, la scomparsa di importanti documenti, il mancato ritrovamento in fondo al mare della parte più interessante, al fine dell'accertamento della verità, della fusoliera del DC9. (ANSA)

USTICA: NUOVE INCRIMINAZIONI

Roma, 16 gen - Il colonnello dell'aeronautica Aurelio Mandes, che comandava il centro radar di

Licola nel settembre del 1984, ed il maresciallo Pietro Tessitore, il quale era in servizio presso lo stesso cram, saranno interrogati il 5 febbraio prossimo dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che nei giorni scorsi ha inviato loro un mandato di comparizione nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sulla tragedia del DC9 dell' Itavia. A sollecitare l'incriminazione dell'ufficiale e del sottufficiale, che avrebbero rispettivamente ordinato e disposto la distruzione di un registro denominato "da q" il quale conteneva i rilievi radar fatti dal centro il 27 giugno del 1980 sul viaggio del velivolo tra Bologna e Palermo, fu alcuni mesi fa il sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce ora il giudice Bucarelli ha contestato a Mandes e a tessitore i reati di soppressione di atti veri e violazione dell'obbligo di pubblica custodia delle cose. Tessitore, in particolare, avrebbe siglato l'ordine con il quale veniva disposta la distruzione del "da-1", avvenuta il 13 settembre del 1984. Per questo episodio fu incriminato lo scorso anno il colonnello Mario De Crescenzo, che nel momento del disastro comandava il cram di Licola. Ma l'ufficiale, documenti alla mano, dimostrò quando fu interrogato che non fu lui a disporre la distruzione dei documenti. Da qui le accuse contro Mandes, suo successore. (ANSA)

PROCESSO STRAGE BOLOGNA: AUDIZIONE AMM. MARTINI

Bologna 19 gen - Negli archivi del Sismi "non esiste alcun documento che comprovi l'esistenza di rapporti istituzionali" con il servizio segreto militare di Massimiliano Fachini, il neofascista padovano condannato all'ergastolo per la strage di Bologna. E' quanto ha dichiarato oggi il direttore del Sismi, ammiraglio Fulvio Martini, davanti ai giudici del processo d'appello per l'attentato alla stazione del 2 agosto 1980. Dopo numerosi interventi degli avvocati e oltre un'ora di camera di consiglio la corte ha deciso di sentire il capo del Sismi non come testimone, ma come imputato di reato connesso, nominandogli quindi un difensore di ufficio, essendo stato recentemente inquisito per favoreggiamento nei confronti di alcuni neofascisti veneti dal giudice istruttore di Venezia Felice Casson nell'ambito dell'inchiesta sui depistaggi delle indagini sulla strage di Peteano. Una delle contestazioni mosse all'amm. Martini dal giudice Casson riguarda infatti proprio i presunti rapporti di Fachini con il Sid. "Il giudice Casson ritiene che ci sia una contraddizione tra le mie dichiarazioni sull'inesistenza dei rapporti tra Fachini e il servizio - ha detto Martini - e un'informativa che gli ho inviato solo per eccesso di zelo e che risale al '74 ma è una contraddizione che non esiste perchè in quella nota si dice solo che Fachini si era lamentato negli ambienti della destra padovana di non avere più la stessa credibilità perchè era stato accusato, probabilmente secondo lui in modo ingiusto, di contatti con i servizi. Nient'altro. Ribadisco però che agli atti del servizio non esiste alcun pezzo di carta che provi tali presunti contatti". Alla domanda se è possibile che i servizi si avvalgano di collaboratori che non risultano ufficialmente di cui però non rimane traccia l'amm. Martini ha risposto: "da quando io sono a capo del Sismi, cioè dal 5 maggio '84, no, prima non lo so". Il direttore del Sismi ha detto anche di non sapere, come risulterebbe dalle carte d'inchiesta veneziana sulla base di una dichiarazione dell'ex capo dell'ufficio D del Sid generale Maletti, di presunti contatti tra Fachini e il capitano La bruna. Anche per il generale Pasquale Notarnicola, l'ex capo della divisione controspionaggio interno del Sismi, si è posto il problema di decidere in quale veste sentirlo, essendo imputato di omissione di atti d'ufficio, nell'inchiesta condotta dal giudice Mastelloni sul traffico di armi tra Olp e Brigate rosse. Non rilevando nessuna connessione con il processo di Bologna, la corte lo ha sentito come testimone in particolare sulle informative che all'epoca della strage depistarono in tutti i modi il lavoro dei giudici di Bologna e sulle quali il generale Notarnicola per primo cominciò a nutrire forti sospetti. I magistrati per quelle informative hanno poi ritenuto responsabili i vertici deviati del Sismi legati alla P2. Notarnicola mise anche per iscritto i suoi dubbi sulla attendibilità delle informative provenienti dall'ufficio controllo e sicurezza del generale Pietro Musumeci (che a Bologna per il depistaggio è imputato di calunnia e associazione eversiva) e inviò alcuni appunti all'allora direttore del Sismi generale Santovito ma senza ottenere alcun risultato. Per Notarnicola quelle informative altro non erano che

abili collage di alcune notizie già note con altre del tutto infondate. "Le notizie false di Musumeci non depistavano solo i giudici - ha detto - ma bloccavano anche gli organismi dello stato che cercavano di indagare". La corte non ha ammesso invece le domande sul "caso Montorzi", l'ex avvocato di parte civile al processo per la strage che secondo recenti dichiarazioni proprio del generale Notarnicola sarebbe stato in contatto con il capocentro sismi di Bologna Paolo Samoggia e con quello di Firenze, col. Federico Mannucci Benincasa. Un nome quello del capocentro Sismi di Firenze che è ricorso alcune volte nella testimonianza del generale Notarnicola, che aveva già parlato di lui anche in relazione alle indagini sulla strage di Ustica. Notarnicola ha raccontato tra l'altro che Mannucci Benincasa gli parlò per la prima volta di una persona di Firenze, risultata poi essere vicinissima a Gelli, che il capo del servizio generale Santovito voleva inserire nella prima divisione del sismi come collaboratore. Al generale Notarnicola risulta anche, come ha detto rispondendo ad una precisa domanda delle parti civili, che qualche volta gelli abbia lasciato come suo recapito personale la sede del centro Sismi di Firenze, ma non è stato in grado di precisare in quale periodo e se allora ne fosse già a capo del centro il colonnello Mannucci Benincasa: "si può controllare però - ha detto - perchè questa circostanza risultava agli atti del servizio". (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 19 gen - Una delegazione di cinque componenti della speciale commissione d'inchiesta che in Libia è stata incaricata di compiere accertamenti sulla vicenda del DC9 dell'ati esploso al largo dell'isola di Ustica il 27 giugno 1980 giungerà mercoledì prossimo, 24 gennaio, a Roma e si incontrerà con il giudice istruttore Vittorio Bucarelli e con il pubblico ministero Giorgio Santacroce. Secondo quanto si è appreso al palazzo di giustizia di Roma, sarebbero stati i rappresentanti libici, tramite i normali canali diplomatici, a sollecitare un incontro con i giudici romani che conducono l'istruttoria sulle cause e sulle responsabilità del disastro aereo. Sempre secondo le notizie trapelate dagli ambienti giudiziari, i componenti della commissione d'inchiesta nominata da Gheddafi porterebbero con loro la copia di una relazione preparata recentemente sul caso del DC9 di Ustica e sull'esito delle indagini svolte dalle autorità di Tripoli sulla vicenda. Il documento sarà consegnato al giudice istruttore Bucarelli. Nello scorso mese di novembre, il governo di Tripoli aveva fatto sapere alla farnesina che non era disposto ad accogliere l'istanza, presentata proprio dai giudici Romani, per una rogatoria internazionale in terra libica, ma che, comunque, avrebbe fatto conoscere all'autorità giudiziaria Italiana l'esito dell'inchiesta in corso. Bucarelli e Santacroce, da Roma, avevano ripetutamente sollecitato l'autorizzazione per una trasferta in Libia dopo le notizie emerse dall'inchiesta e secondo le quali, lo stesso giorno della tragedia e lungo la stessa "aerovia" seguita dal DC9, ci potesse essere anche un velivolo libico che trasportava il colonnello Gheddafi. Quest'ultimo, a sua volta, in una conferenza stampa, a Tripoli, ha sostenuto di poter dimostrare che il DC9 Italiano fu colpito per errore da un caccia partito da una portaerei americana e che sparò un missile convinto di centrare proprio l'aereo sul quale avrebbe dovuto viaggiare lo stesso Gheddafi. (ANSA)

USTICA: INCONTRO MAGISTRATI ITALIANI-GIUDICE LIBICO

Roma, 24 gen - Un magistrato della corte di cassazione libica, Khaled Kadiki, che presiede la commissione costituita nel suo paese per verificare se dietro la tragedia aerea di Ustica ci possano essere stati fatti riguardanti la sicurezza della Jamahiriya, si è incontrato oggi con i giudici Italiani Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce. la visita era stata annunciata nei giorni scorsi e si era ritenuto che Kadiki, accompagnato oggi dall'avvocato Edemondo Zappacosta e da un interprete, volesse consegnare ai magistrati Italiani, che indagano sulla caduta del DC-9 dell'Itavia, qualche documentazione sulla vicenda raccolta dal governo libico. L'attesa, però è andata delusa. Come ha detto lo stesso Kadiki al termine del colloquio, l'incontro di oggi è servito soltanto per una prima

presa di contatto per avviare una cooperazione tra i magistrati Italiani e la commissione libica. "La nostra indagine è cominciata solo da due mesi. ci unisce - ha detto il giudice libico - l'obiettivo comune di conoscere la verità su questa tragedia. I due paesi hanno interessi reciproci; da parte Italiana si vuol sapere quali ragioni hanno provocato il disastro. Da parte della Libia, invece, si cerca di stabilire se vi siano elementi che indichino l'esposizione del nostro paese a minacce della sua sovranità e sicurezza". Anche Bucarelli e Santacroce hanno confermato che l'incontro è servito per concordare una cooperazione, per il momento generica, nel rispetto delle reciproche finalità. Mentre, infatti, l'indagine della commissione libica intende accertare l'esistenza di fatti che abbiano potuto mettere in pericolo l'indipendenza di quel paese, i magistrati Italiani hanno altri obiettivi, di carattere prettamente penale. comunque, è stato concordato, nel rispetto della legge Italiana e dei rapporti internazionali, che nei momenti ritenuti opportuni ci saranno scambi di notizie. Da parte Italiana ciò avverrà attraverso le normali vie diplomatiche. A determinare la decisione dei libici di prendere contatti con i nostri magistrati, secondo quanto si è appreso al termine del colloquio, sono state soprattutto le notizie di stampa che in questi ultimi tempi sono apparse sulla tragedia del DC 9. Tra l'altro, si è scritto che un probabile obiettivo di un presunto aereo "killer" poteva essere il velivolo libico con a bordo Gheddafi, che la sera del 27 giugno del 1980 percorreva un'aerovia parallela a quella del DC 9. Perciò è questo uno dei punti che i libici intendono chiarire, attraverso un'indagine che per il momento non sembra di natura giudiziaria. Erano stati il 5 ottobre scorso, attraverso le vie diplomatiche, Bucarelli e Santacroce a chiedere contatti con l'autorità giudiziaria libica per acquisire all'inchiesta Italiana elementi che potessero aiutare a chiarire vari risvolti della vicenda. Ma un mese più tardi il governo libico negò, in pratica, la collaborazione, annunciando che avrebbe nominato una commissione d'inchiesta formata da Kadiki, dal procuratore generale di Tripoli, da tecnici dell'aviazione civile e da esperti in materiali esplosivi. oggi Kadiki ha dichiarato che questa commissione agirà in maniera autonoma rispetto al potere politico. Intanto, nella vicenda di Ustica, si è inserito un esposto di Marco Affatigato, un estremista di destra il cui nome venne fatto nel quadro dell'indagine sulla tragedia di Ustica. Tra l'altro, si tentò di accreditare l'ipotesi che fosse stato lui a mettere un ordigno esplosivo a bordo del velivolo. Affatigato chiede, tra l'altro, di accertare perchè sia stato fatto il suo nome e di identificare i responsabili che avrebbero cercato di accreditare queste presunte responsabilità in un tentativo di depistaggio. Tale manovra, afferma Affatigato, sarebbe da far risalire ai vertici dei servizi segreti Italiani dell'epoca. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 5 feb - Il mistero che circonda la scomparsa del registro con le trascrizioni delle rilevazioni radar fatte dal centro di Licola la sera del disastro di Ustica non è stato risolto nonostante l'impegno con cui il giudice Vittorio Bucarelli ha proceduto oggi nell'interrogatorio di due indiziati dell'ultima ora. sono il tenente colonnello Aurelio Mandes, nel 1984 comandante del crm di Licola, e il maresciallo Pietro Tessitore, in servizio a quell'epoca nello stesso centro radar. I due sono accusati di soppressione di atti veri e di violazione della pubblica custodia di cose. secondo il magistrato, Mandes e Tessitore, il 13 settembre del 1984, quattro anni dopo il disastro di Ustica, avrebbero distrutto il registro denominato "da-1" nel quale erano stati trascritti i rilevamenti fatti la sera del 27 giugno 1980, quando il DC9 dell'Itavia s'inabissò nel basso Tirreno causando la morte di 81 persone. Il tenente colonnello Mandes ha oggi respinto con decisione l'accusa, negando di aver distrutto il famoso registro e sostenendo che, nel periodo in cui restò a Licola, non pervenne alcun ordine di esibizione o di sequestro del "da-1" da parte dell'autorità giudiziaria. ha aggiunto che è molto improbabile che un provvedimento del genere sia stato notificato ad un suo sottoposto. Anche il maresciallo Tessitore ha negato ogni addebito. Ha detto che il registro non era "a carico" del suo ufficio. Quindi non ebbe mai occasione di averne la disponibilità. Tessitore ha solo ammesso di aver distrutto cinque pagine dattiloscritte contenenti la trascrizione di estrapolazioni dei rilevamenti radar della sera del 27 giugno '80 che erano state richieste dall'aviazione impegnata nelle indagini

per far luce sulle cause del disastro di Ustica. "La distruzione di quei fogli - ha precisato Tessitore - avvenne nei tempi e nei modi previsti dal regolamento militare. Ed ha infine ripetuto di non aver mai visto il registro "da-1". La deposizione dell'ufficiale e del maresciallo non hanno quindi permesso di chiarire questo importante risvolto della vicenda di Ustica. Non si sa infatti se o chi abbia distrutto il documento che avrebbe potuto aiutare gli inquirenti nella ricerca della verità. A suo tempo il ministero della difesa fece sapere che, secondo la prassi, in caso di "evento anomalo" i centri radar trasmettono all'Itav (ispettorato telecomunicazioni ed assistenza al volo) e allo stato maggiore dell' aeronautica una "copia integrale ed ordinata" degli avvistamenti riportati sui modelli "da-1". Lo stesso ministero specificò che comunque la trasmissione del registro avviene solo su specifica richiesta dell'Itavia o dello stato maggiore. Quindi non si sa se in occasione della caduta del DC9 tale richiesta fu inoltrata a Licola. Il giudice Bucarelli dovrà dunque disporre nuove indagini per stabilire quale ufficio del crm di Licola aveva la disponibilità del registro e come mai non risulta la richiesta dell'autorità giudiziaria di esibizione del documento. (ANSA)

USTICA: DIFENSORE AVIO GIORDANO SU DATI MARSALA

Roma, 9 feb - Le notizie pubblicate oggi da alcuni quotidiani sui dati raccolti dal radar di Marsala la sera del 27 giugno del 1980, quando precipitò il DC9 dell'Itavia, hanno provocato una precisazione del professor Carlo Taormina, difensore dell'ufficiale Avio Giordano, che quella sera era "capo tracciatore". Secondo le notizie di stampa, le apparecchiature registrarono l'esplosione del DC9. Il penalista afferma ora "che le operazioni sulla consolle che risultano dalle registrazioni analizzate dai periti evidenziano in modo inequivocabile che gli operatori non hanno avuto alcuna sensazione di trovarsi di fronte ad una situazione di emergenza". "In particolare - sottolinea il penalista - l'accensione delle spie luminose 'low quality' tendenzialmente definite dalla stampa 'spie rosse d'allarme, costituisce un ausilio automatico normale per l'operatore ed anche nel caso in questione si sono accese centinaia e centinaia di volte nella stessa giornata del 27 giugno 1980 in conseguenza di altrettante tracce che il radar, come di norma e continuamente, ha cancellato per vari motivi, tra i quali la possibile uscita dalla portata radar, la discesa di quota, i coni d'ombra radar, in propagazione anomala delle onde elettromagnetiche etc". "Per ogni accensione di queste spie luminose - osserva taormina - l'operatore effettua le previste operazioni manuali e non dispone di elementi per poter ipotizzare la caduta del velivolo la cui traccia è scomparsa dallo schermo radar, in quanto il fatto rientra nella più assoluta normalità". "L'operatore - aggiunge il penalista - che sospetta di trovarsi di fronte ad una situazione di emergenza di un velivolo che sta perdendo quota in modo anomalo e che in quel momento ha sotto controllo, per poter fugare ogni dubbio dovrebbe richiedere immediatamente all'operatore preposto al radar che rileva la quota delle tracce, di battere le tracce sospette e di verificarne costantemente la quota". "Non si comprende quindi - conclude Taormina - se non sulla base della più assoluta incompetenza o del perseguimento di finalità ignote, come si sia potuto accreditare l'ipotesi che i dati osservati dal collegio peritale dimostrassero la situazione di emergenza e che il maresciallo Luciano Carico abbia potuto porre in essere le azioni previste per simili situazioni, posto che non risulta da alcuna rilevazione che Carico si fosse minimamente attivato per ottenere l'intervento del radar di quota, operazione che ove effettuata, sarebbe stata registrata". (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 16 feb - due funzionari del sismi, all'epoca della tragedia, ed un ufficiale dell'aeronautica che prestò servizio in diversi periodi sia presso il centro radar di Licola sia presso quello di Marsala sono stati ascoltati come testimoni oggi dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che dirige l'inchiesta giudiziaria sul disastro del DC9 dell'Itavia inabissatosi in mare, al largo dell'isola di Ustica il 27 giugno 1980. Nella stanza del magistrato, al palazzo di giustizia di piazzale Clodio,

sono entrati dapprima il gen. Pasquale Notarnicola, responsabile della sezione controspionaggio del sismi nel 1980, ed il gen. Abelardo Mei, che nello stesso periodo, e cioè quando il servizio era diretto dal gen. Santovito, fu vice capo della struttura. Sia l'uno che l'altro, in pratica, si sono limitati a confermare al magistrato il contenuto dei verbali delle loro audizioni alla commissione stragi e terrorismo, nel novembre scorso. Copia di quei verbali è stata acquisita agli atti del procedimento giudiziario. In particolare notarnicola avrebbe ribadito la sua convinzione che il servizio segreto se non operò veri e propri depistaggi sulla vicenda del DC9, quanto meno mise in atto azioni di disinformazione e non agì con la necessaria tempestività per accertare la veridicità di alcune fonti di informazioni sulle probabili cause del disastro aereo in cui persero la vita 81 persone. Con l'ultima deposizione, quella del tenente colonnello Vincenzo De Angelis, il magistrato è tornato a cercare di chiarire il mistero della scomparsa del registro originale con le trascrizioni delle rilevazioni radar fatte dal centro di Licola la sera del disastro. E' un aspetto della vicenda che il giudice ha affrontato già nei giorni scorsi quando ha interrogato due imputati dell'inchiesta, il tenente colonnello Aurelio Mandes, comandante del cram di Licola nel 1984, allorchè il registro denominato "da 1" sarebbe stato distrutto, ed il maresciallo Pietro Tessitore, anche lui in servizio al centro in quel periodo. De Angelis era vice comandante e capo dell'ufficio operativo del centro di Licola. Ha confermato al magistrato, comunque, che egli provvide ad inoltrare alle competenti autorità ed anche il magistrato di Palermo che, per prime glieli chiese, quattro fogli dattiloscritti contenenti le coordinate degli avvistamenti radar fatti quella sera del 27 giugno 1980 dal centro radar e che, generalmente, è proprio questa la prassi seguita e non quella dell'inoltro della copia originale di tutto il registro "da 1". Al magistrato, il ten.col. De Angelis ha fornito anche alcuni chiarimenti a proposito dei fogli di presenza relativi ai turni di lavoro di ufficiali e sottufficiali presso l'altro centro radar di Marsala, dove per la prima volta ci si rese conto che qualcosa di anomalo era avvenuto sul cielo di Ustica. De angelis, infatti, è stato comandante della base di Marsala dal 1986 al 1989. (ANSA)

USTICA: UN MIG NELLA ZONA DEL DISASTRO?

Roma, 28 feb - Un mig di nazionalità non precisata si sarebbe trovato nel cielo di Ustica, o quantomeno nella zona, nel momento in cui il DC9 dell'Itavia, la sera del 27 giugno 1980, precipitava nel mare di Ustica. L'ipotesi potrebbe trovare una conferma nelle registrazioni delle conversazioni telefoniche in partenza e in arrivo nel centro radar di Marsala. Secondo indiscrezioni circolate oggi negli ambienti giudiziari, peraltro non confermate dai giudici che conducono le indagini sulla tragedia di Ustica, i periti incaricati di trascrivere le conversazioni telefoniche avrebbero individuato alcune battute in cui si parlava della presenza del caccia di fabbricazione sovietica. Pressappoco - sempre secondo queste indiscrezioni - la telefonata sarebbe stata di questo tenore: un interlocutore sconosciuto (non si sa nemmeno da dove chiamasse), parlando con gli operatori radar di Marsala pochi minuti dopo la scomparsa dagli schermi del DC9 in volo verso Palermo avrebbe accennato alla presenza in zona di un mig. Al che chi rispose dal centro radar siciliano avrebbe chiesto: "ma dobbiamo metterlo nel rapporto?". L'altro interlocutore, dopo una pausa, avrebbe replicato: "no, no, lasciate stare...". A disporre la trascrizione delle telefonate di Marsala era stato, alla fine dello scorso anno, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli. I periti avrebbero dovuto concludere il loro lavoro già da qualche tempo, ma nei giorni scorsi hanno chiesto ed ottenuto, dal magistrato, una proroga per consegnare la documentazione. Della presenza di un mig nella zona del disastro si è parlato spesso in questi dieci anni. Tra l'altro qualcuno ha voluto collegare con l'abbattimento del DC9 dell'Itavia l'episodio del mig libico che, secondo la versione ufficiale, 18 giorni dopo la tragedia di Ustica precipitò sulle montagne Calabresi. Si parlò di un pilota che aveva deciso di fuggire dalla Libia e che era precipitato sulla Sila avendo esaurito il carburante. qualcuno ipotizzò, inoltre, che l'aereo dell'Itavia fosse rimasto coinvolto in un duello aereo ingaggiato da piloti libici che avevano inseguito e cercato di abbattere l'apparecchio con il fuggitivo. Tale versione, però, è stata sempre smentita in quanto, secondo i risultati dell'autopsia, la

morte dell'aviatore caduto in Calabria sarebbe successiva di oltre due settimane alla tragedia di Ustica. Quanto alla conversazione che sarebbe stata trascritta dai periti, essa è avvenuta prima che il DC9 precipitasse, stando almeno ad un documento anonimo circolato negli ambienti della stampa giudiziaria. In tale documento sarebbero riportate le telefonate in partenza e in arrivo a Marsala poco prima e successivamente alla scomparsa dagli schermi del jet dell'Itavia. L'interlocutore sconosciuto, che potrebbe essere Ciampino, alle 18,56 ora di Greenwich (in Italia erano le 20,56) chiede al centro radar di Marsala se vuole che gli trasmetta anche la registrazione (in linguaggio tecnico il tst) della traccia del mig. E Marsala risponde: "no, lascia stare". A questo punto sono le 19,01 gmt, che coincidono quasi con esattezza con il momento in cui il DC9 precipita nel Tirreno. La notizia ancora non è giunta a Marsala e quindi comincia la manovra simulata già programmata da tempo, il cosiddetto Sinadex. Alle 19,10 Marsala si mette in contatto con Martinafranca e si comincia a parlare dell'aereo dell'Itavia, la cui traccia è scomparsa dagli schermi. Si decide di sospendere il sinadex. Alle 19,21 Marsala chiede a Martinafranca se hanno avvistato il DC9. Come si è detto, i giudici dell'inchiesta, visto che la trascrizione è tuttora in corso, non sono a conoscenza di questo documento e quindi non ne hanno confermato il contenuto. Qualcuno ha ipotizzato che il mig possa essere quello che, secondo una versione che circola da tempo, scortava l'aereo civile sul quale avrebbe dovuto viaggiare Gheddafi diretto a Varsavia e che improvvisamente cambiò rotta, dirigendosi su Malta. Ma il caccia Libico, secondo gli accertamenti finora svolti, si trovava a 200 miglia marine (370 chilometri) dal luogo della tragedia e quindi non potrebbe esistere un nesso tra la sua presenza e l'abbattimento del DC9. E' però improbabile, sempre che l'interlocutore sconosciuto sia stato effettivamente un operatore di Ciampino, che il radar dell'aeroporto della capitale abbia potuto seguire la rotta del mig, che volava a sud della Sicilia e che quindi non era alla sua portata. (ANSA)

USTICA: INDAGINI SU PRESUNTA PRESENZA MIG

Roma, 1 mar - La presenza di un mig di nazionalità sconosciuta nel cielo di Ustica nel momento in cui il DC9 dell'Itavia precipitava in mare è ancora da accertare: la trascrizione delle telefonate in partenza e in arrivo al centro radar di Marsala infatti non dà per ora come scontata questa eventualità. Sono gli stessi periti nelle trascrizioni ufficiali già consegnate al giudice istruttore Vittorio Bucarelli a sottolineare che alcuni passi delle conversazioni sono poco comprensibili, tra cui proprio la parola da loro interpretata come "mig". Per questo la frase "tst del mig", che ha provocato notevole scalpore e nuove polemiche, è stata riportata tra parentesi come tutte le altre parole delle quali i periti non sono stati in grado di fare una esatta trascrizione. Questa mattina, dopo le notizie diffuse ieri, e riportato oggi dalla stampa, il giudice Bucarelli che non era a conoscenza del contenuto delle trascrizioni, ha subito chiamato uno dei periti facendosi portare il testo delle conversazioni intercorse tra Marsala ed altri interlocutori nei momenti precedenti e immediatamente successivi al disastro, avvenuto alle ore 20,59 del 27 giugno 1980. In testa al documento si spiega, in una specie di nota illustrativa, che le parole racchiuse tra parentesi sono frutto di una interpretazione fatta dagli stessi esperti di fronte a frasi che, o per rumori di fondo o per una cattiva registrazione, sono risultate poco chiare. La notizia della presenza del mig nella zona del disastro era circolata ieri in seguito alla diffusione di alcuni fogli anonimi contenenti le trascrizioni di brani delle registrazioni di Marsala. Tra l'altro si riportava la conversazione tra un interlocutore non identificato e un operatore del centro radar di Marsala. Il testo, ha precisato oggi il giudice Bucarelli, corrisponde a quello elaborato dai periti; mancano però le parentesi che stanno a indicare i dubbi sulla interpretazione di alcune frasi. Questo il tenore della conversazione riguardante il presunto riferimento alla presenza di un caccia. Interlocutore non identificato: "ho capito, dico, ma (il tst del mig) lo mettiamo?". Marsala risponde: "aspetta che parlo con...". Dopo una pausa Marsala riprende: "no, niente, lascia stare". E l'interlocutore: "e me lo potevi dire che sono rimasto con il telefono...". Anche la sigla tst è ricavata dalla interpretazione dei periti, essendo

tra parentesi. Significa tabella specificazione tracce e con essa gli operatori radar indicano l'inizio dell'osservazione di una traccia sullo schermo. E' intenzione del giudice Bucarelli approfondire su questo nuovo risvolto della tragedia di Ustica gli accertamenti. domani i periti gli consegneranno tutte le trascrizioni da lui ordinate alla fine dello scorso anno e riguardanti le conversazioni radiofoniche e telefoniche in partenza e in arrivo nei centri radar di Marsala, Ciampino e Martinafranca, nonché, tra le postazioni di terra e aerei in volo la sera della tragedia. Una volta in possesso di tutte le trascrizioni, Bucarelli cercherà in primo luogo di identificare l'interlocutore di Marsala nella ipotesi che sia stato un operatore di Martinafranca. Se ciò sarà possibile attraverso l'esame delle conversazioni, il magistrato convocherà chi parlò quella sera al telefono per avere tutte le spiegazioni sul tenore della telefonata. In caso contrario, il giudice disporrà una specie di "superperizia" sulla breve frase che gli esperti hanno riportato tra parentesi. Si potrebbero, ad esempio, leggere i nastri impiegando diverse velocità di riproduzione per poter decifrare con esattezza le parole poco comprensibili. L'esame delle trascrizioni consentirà anche di accertare tutte le circostanze relative all'esercitazione simulata chiamata synadex che, iniziata a Marsala poco dopo le 21, fu interrotta quando apparve chiaro che il DC9 era scomparso dallo schermo. Una conversazione consente di fissare nelle ore 21,21 la sospensione della manovra; ma in una successiva telefonata Marsala annunciò che la synadex veniva "stoppata", cioè interrotta, a 13 minuti dopo le 21. Si tratta di una circostanza già nota al giudice che comunque anche su questo fatto svolgerà ulteriori accertamenti. Frattanto in serata all'aeroporto di Fiumicino è stato programmato un esperimento balistico per verificare l'ipotesi di una eventuale esplosione all'interno del DC9. La prova è costituita dallo scoppio di una bomba a salve nella carlinga di un aereo. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 2 mar - Il mistero del mig di nazionalità straniera che si sarebbe trovato nel cielo di Ustica quando avvenne la tragedia del DC9 dell'Itavia sarà discusso domani dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e dal pubblico ministero Giorgio Santacroce. I due magistrati, infatti, si incontreranno per esaminare le trascrizioni delle conversazioni telefoniche avvenute la sera del 27 giugno del 1980 tra i centri radar di Marsala Ciampino e Martina Franca quando, interrotta l'esercitazione synadex, si intrecciarono conversazioni per telefono e per radio, essendo apparso evidente che il DC9 era precipitato in mare. I testi trascritti sono stati depositati oggi. Le indiscrezioni trapelate in questi giorni sul contenuto delle registrazioni magnetiche e in particolare sulla probabile presenza del mig hanno convinto il pubblico ministero Santacroce della necessità di richiamare al palazzo di giustizia, per nuovi interrogatori, gli ufficiali ed i sottufficiali che la sera del 27 giugno del 1980 erano in servizio a Marsala nonché il capitano Patroni Griffi, del terzo roc di Martina Franca. Questi la sera del disastro conversò con il suo collega Ballini, in servizio a Marsala, per concordare l'esecuzione della synadex. Si potrà in questa occasione verificare anche e sulla base delle trascrizioni, se fu effettivamente il sottufficiale Luciano Carico ad accorgersi per primo della scomparsa dal radar della traccia del DC9 e a dare l'allarme. (ANSA)

USTICA: INDAGINI SU PRESUNTA PRESENTA MIG

Roma, 3 mar - Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ed il pubblico ministero Giorgio Santacroce, che conducono l'inchiesta giudiziaria sul disastro del DC9 precipitato ad Ustica il 27 giugno 1980, hanno concordato una serie di nuovi accertamenti da compiere in relazione all'ipotesi, emersa dagli ultimi sviluppi dell'indagine, della presenza di un "mig" nel cielo di Ustica nel momento in cui l'aereo dell'Itavia sarebbe stato colpito da un missile. I magistrati hanno trascorso la mattinata ad ascoltare, al sesto piano del palazzo di giustizia, la registrazione di alcune telefonate intercorse quella sera e nei minuti immediatamente precedenti o successivi alla tragedia tra gli addetti ai centri

radar che controllavano il traffico aereo nella zona del basso Tirreno. In particolare, i giudici hanno voluto verificare, controllando anche le trascrizioni di quelle bobine fatte dai periti, il colloquio in cui uno dei sottufficiali in servizio quella sera a Marsala, parlando con un collega al lavoro presso in centro di campo, a Siracusa, ha fatto riferimento al "tst del mig". Gli stessi magistrati, al termine della riunione, hanno precisato che questa espressione si sente chiaramente dal nastro registrato anche se sarà opportuno svolgere alcuni ulteriori accertamenti, come ad esempio un esame spettrografico, per avere la certezza assoluta delle parole pronunciate. Inoltre, lunedì o martedì prossimi, il pubblico ministero Santacroce formulerà al collega Bucarelli alcune richieste, tra le quali quella di tornare ad interrogare diversi sottufficiali. Il rappresentante della pubblica accusa ritiene che soltanto attraverso nuove deposizioni degli avieri impegnati quella sera anche in un'esercitazione denominata "sinadex" si potranno individuare gli interlocutori di quella telefonata e comprendere esattamente il senso delle loro parole. Si tratta, in particolare, di capire se, ad esempio, nel corso di un'esercitazione del tipo di quella che si svolse quella sera del 27 giugno 1980 sia possibile inserire nei nastri già precostituiti forniti ai centri dati "nuovi", come appunto, potrebbe essere in questo caso, la presenza sulla scena dell'esercitazione di un "mig". Questa ipotesi, comunque, sembra che sia stata smentita dallo stesso generale Pisano il quale, durante la sua audizione alla commissione d'inchiesta, avrebbe dichiarato che non è possibile in alcun modo modificare le bobine preregistrate di una esercitazione. Un'ipotesi del genere, inoltre, farebbe supporre che alla "sinadex" erano stati chiamati a partecipare una serie di centri radar, mentre fino ad oggi si era ritenuto che l'esercitazione era stata limitata al solo centro di Marsala. Tutte le bobine ascoltate oggi dai magistrati Romani erano state finora custodite presso il centro dell'aeronautica di Martina Franca e riguardano conversazioni intercorse quella sera tra i centri di Marsala, di Ciampino, di Punta Raisi e di Campo (Siracusa). (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 7 mar - Si svolgerà lunedì prossimo, 12 marzo, l'esame fonico spettrografico attraverso il quale i giudici Romani impegnati nell'inchiesta sulla tragedia del DC9 di Ustica sperano di avere una risposta definitiva sulla frase di una conversazione registrata tra centri radar di controllo aereo che rivelerebbe la presenza di un "mig" nemico nel cielo di Ustica al momento dell'abbattimento dell'aereo dell'Itavia da parte di un missile. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ed il pubblico ministero Giorgio Santacroce hanno deciso di affidare ad un "pool" di esperti, forse i più noti del settore in campo nazionale, quelli che lavorano presso la fondazione Bordini, la nuova perizia sul contenuto del nastro registrato dove è inciso il colloquio avvenuto quella sera del 27 giugno 1980 tra un sottufficiale in servizio presso la base di Marsala ed un suo collega al lavoro al centro radar di campo, vicino Siracusa. Nella conversazione si fa riferimento al "tst di un mig", ma quest'ultima parola, secondo i responsabili dell'aeronautica militare, non sarebbe "mig", ma "l'ex" in quanto chi la pronunciò intendeva riferirsi all'esercitazione in corso e denominata "sinadex". Solo l'accertamento spettrografico dei suoni che sarà fatto con sofisticate attrezzature ma richiederà brevissimo tempo, secondo i magistrati, potrà consentire di eliminare qualsiasi dubbio. Una volta appreso l'esito della perizia, i magistrati chiameranno a deporre, per la seconda volta, il maggiore Adulio Ballini, all'epoca capitano e incaricato di dirigere il turno di quella notte nel centro radar di Marsala in sostituzione di un collega che era in ferie. L'ufficiale, che attualmente presta servizio sugli aerei militari "awacs" in dotazione alla Nato e di stanza in Germania, in occasione del primo interrogatorio sostenne tra l'altro 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". Qualora Ballini, quale ex responsabile dei controllori del centro, non fosse in grado di indicare chi era il sottufficiale che dalla base siciliana ebbe quello scambio di battute con il collega di campo, Bucarelli e Santacroce convocheranno nuovamente al palazzo di giustizia di Roma tutti i sottufficiali in servizio quella sera e già interrogati, come imputati di favoreggiamento e di

soppressione di atti pubblici. (ANSA)

USTICA: NUOVA PERIZIA FONICA

Roma, 13 mar - La risposta a due quesiti, proposti oggi dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e dal pubblico ministero Giorgio Santacroce a due periti fonici, consentirà probabilmente di stabilire in maniera definitiva se la parola "mig" compare in uno dei nastri su cui sono state registrate le conversazioni telefoniche avvenute tra il centro radar di Marsala ed altre prestazioni dell'aeronautica militare la sera del 27 giugno del 1980, quando a Ustica precipitò il DC9 dell'Itavia. nell' ufficio di Bucarelli si sono ritrovati oggi i rappresentanti delle parti civili e della difesa per assistere al conferimento dell'incarico peritale ai professori Giovanni Ibba e Andrea Paoloni, i quali dovranno sottoporre ad esame spettrografico la registrazione che è al centro di una nuova fase della vicenda. Gli esperti, che hanno chiesto quarantacinque giorni di tempo (ma a questi se ne aggiungono altri quindici per lo svolgimento delle attività preliminari), dovranno stabilire "quale sia l'esatta trascrizione della conversazione delle ore 19, con particolare riguardo alle parole che nella trascrizione già effettuata sono riportate tra parentesi". I tecnici che hanno tradotto i nastri, infatti, hanno inserito tra parentesi le parole non perfettamente comprensibili a causa di rumori di fondo o scariche presenti sulla linea telefonica. Quanto al secondo quesito, i tecnici devono stabilire "se siano rilevabili o meno interventi volti alla alterazione del contenuto delle singole conversazioni comprese nell'intero arco di tempo tra le 18,30 e le 20 del canale 22". L'indagine dei periti fonici, comunque, non deve necessariamente limitarsi a queste circostanze. Infatti il magistrato ha chiesto di riferire nella relazione di perizia qualsiasi notizia possa essere utile all'indagine. Frattanto gli avvocati che rappresentano i familiari delle vittime hanno chiesto a Bucarelli e a Santacroce di svolgere altri atti istruttori, disponendo, tra l'altro, l'acquisizione di un codice spesso nominato nelle conversazioni e denominato "booknumber", i nastri delle operazioni radar compiute nei centri di osservazione o di comando di Siracusa, Martina Franca e Poggio Ballone; l'acquisizione dei nastri magnetici contenenti le registrazioni "terra, bordo, terra - tbt" relative a questi centri nonché a quello di Licola; l'acquisizione del rapporto di sala operativa fatto il 27 giugno dal capitano Adulio Ballini, capo controllore di Marsala, nonché l'interrogatorio delle persone a cui si riferiscono le conversazioni trascritte, previa ovviamente, la loro identificazione. I nuovi atti istruttori disposti negli ultimi tempi dal giudice Bucarelli stanno preoccupando i patroni di parte civile che durante l'incontro di oggi con il magistrato lo hanno sollecitato a restringere i tempi. Infatti l'inchiesta sul disastro di Ustica dovrà improrogabilmente concludersi entro il 24 ottobre prossimo, così come dispongono le norme di attuazione del nuovo codice di procedura penale per le istruttorie formali. Uno degli avvocati che tutelano gli interessi dei familiari delle vittime, Franco De Maria, ha dichiarato: "abbiamo manifestato al giudice la nostra preoccupazione per il poco tempo che ancora rimane. Gli abbiamo anche fatto presente che sull'inchiesta, almeno per quanto riguarda gli imputati dell'aviazione chiamati a rispondere di distruzione di atti veri e favoreggiamento, incombe lo spettro della prescrizione o dell'amnistia data la scarsa rilevanza dei reati. La gravità dei fatti richiederebbe, secondo noi, contestazioni ben più gravi, il che farebbe allontanare il rischio che il procedimento finisca in una bolla di sapone". (ANSA)

USTICA: INCHIESTA, SMENTITA GIUDICE BUCARELLI

Roma, 10 apr - Non hanno alcun fondamento le notizie diffuse oggi da un quotidiano Romano circa le conclusioni alle quali sarebbe giunto il supplemento di perizia disposto il 29 settembre scorso dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli per stabilire quali furono le cause che determinarono il disastro avvenuto nel cielo di Ustica la sera del 27 giugno 1980, quando precipitò il DC-9 dell' Itavia che percorreva la linea Bologna-Palermo. Lo stesso giudice Bucarelli ha preparato un comunicato nel quale si legge: "con riferimento alle notizie apparse oggi sul quotidiano "Il tempo" relativamente

all'avvenuto deposito di un supplemento di perizia nel "caso Ustica" ed al contenuto dello stesso, dichiaro che la notizia in questione è del tutto falsa in quanto presso il mio ufficio non è stato effettuato, dai periti d'ufficio, deposito alcuno di elaborati tecnici relativamente all'incarico suppletivo loro affidato il 29 settembre del 1989". "Questa mattina - sottolinea Bucarelli - ho ricevuto nel mio ufficio, nel quadro dei consueti periodici contatti, alcuni componenti del collegio peritale che stanno proseguendo i loro accertamenti". Il supplemento di perizia affidato a Bucarelli dagli stessi esperti che formularono al termine della precedente indagine tecnica l'ipotesi che ad abbattere il DC-9 fosse stato un missile, tende a stabilire il tipo di ordigno e la sua nazionalità. Nelle notizie apparse oggi sul quotidiano Romano si riferisce che, secondo la conclusione di questa indagine tecnica supplementare il disastro sarebbe dovuto ad un cedimento delle strutture del velivolo provocato probabilmente dall'esplosione di una bomba collocata a bordo. Quanto alle notizie pubblicate oggi e definite false è intenzione del magistrato segnalare il fatto alla procura della repubblica che dovrà esaminarle e prendere eventuali iniziative. (ANSA)

USTICA: DIFENSORE IMPUTATI SU ANTICIPAZIONI PERIZIA

Roma, 3 mag - Sarebbero "erronee ed almeno per la massima parte premature" le notizie pubblicate oggi da alcuni quotidiani riguardanti anticipazioni sulla perizia supplementare disposta dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli sulle cause del disastro del DC9 di Ustica. La dichiarazione è dell' avv. Carlo Taormina, difensore di alcuni degli ufficiali dell'aeronautica accusati di favoreggiamento e di altri reati nell'ambito dell'inchiesta sui rilevamenti fatti dai radar di Marsala e di Licola la sera del 27 giugno 1980. Un settimanale, prima, ed alcuni giornali, poi, hanno riferito di presunti contrasti sorti all'interno del collegio di periti nominato dal magistrato, formulando anche l'ipotesi che l'esplosione dell'aereo dell'Itavia sia stata provocata da un ordigno collocato a bordo del velivolo. "Nell'esprimere l'auspicio che la divulgazione illegittima di notizie talvolta vistosamente erronee relativamente ad aspetti che il segreto istruttorio impedisce di indicare - afferma il penalista - il difensore confida che da tutte le parti si attenda il deposito degli elaborati ancora non avvenuto, prima di esprimere giudizi e di diramare notizie false". (ANSA)

USTICA: CONTRASTI NEL COLLEGIO PERITALE

Roma, 27 mag - I periti incaricati di accertare le cause che determinarono il 27 giugno del 1980 il disastro aereo del DC9, precipitato nel mare di Ustica, sono in disaccordo. Due di loro, Massimo Blasi e Raffaele Cerra, che con gli altri esperti - Carlo Romano, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio, Ennio Imbimbo - avevano sottoscritto lo scorso anno la perizia che attribuiva ad un missile la causa del disastro, propendono ora per la tesi dell'esplosione a bordo. Per il momento non si conoscono le ragioni che hanno indotto i due esperti a cambiare idea, dissociandosi dai loro colleghi e in sostanza rimettendo in discussione le conclusioni secondo le quali un missile aveva colpito il DC9 dell'Itavia. Le relazioni contenenti le nuove indicazioni date dai periti sono per il momento nelle mani del giudice istruttore Vittorio Bucarelli che non le ha ancora depositate. Ciò avverrà probabilmente domani e allora probabilmente si potrà comprendere in base a quali nuovi elementi i due periti hanno riproposto una tesi che già era balenata diversi anni fa a poca distanza di tempo dal disastro. Il supplemento di perizia, ovvero "la super indagine", disposto dal magistrato tendeva a stabilire nei limiti del possibile di che tipo fosse il missile e la sua "nazionalità". Per il momento non si sa se su questi due punti almeno i periti che non hanno abbandonato la vecchia tesi abbiano raggiunto qualche conclusione. Gli esperti Lecce, Romano, Migliaccio e Imbimbo non solo hanno presentato la stessa conclusione della precedente perizia, ma hanno "ulteriormente avvalorato la tesi del missile con ulteriori perizie fatte sui dati radar e sulla registrazione delle voci di cabina". Lo ha confermato questa sera lo stesso prof. Leonardo Lecce sottolineando che il cambiamento di opinione di Blasi e Cerra è derivato da "una ulteriore analisi dei dati radar fatta all'inizio dell'anno

dall'esperto della commissione in questo settore affiancato, come da lui stesso richiesto, da due tecnici della Selenia e da un professore della seconda università di Roma". I tecnici, ha proseguito Lecce, "si sarebbero accorti di un cattivo funzionamento di una apparecchiatura di elaborazione dei dati del radar, malfunzionamento che sarebbe andato avanti per questi dieci anni senza che nessuno se ne accorgesse. I dati del radar sarebbero quindi meno precisi in quanto si riteneva in precedenza e non sarebbero attendibili specie per quanto riguarda l'azimuth. Le due tracce fino ad oggi attribuite al DC-9 e ad un aereo non identificato diventerebbero così quelle del jet dell'Itavia e dei frammenti dello stesso DC-9 dopo l'esplosione". Questi nuovi risultati, che hanno fatto cambiare parere a Blasi e Cerra, ha detto Lecce, "erano da noi conosciuti da due-tre mesi e sono stati consegnati ufficialmente alla commissione all'inizio di aprile. Indagini fatte da noi ci hanno invece convinto che non è possibile associare i frammenti del DC-9 alla seconda traccia". (ANSA)

USTICA: DEPOSITATE NUOVE CONCLUSIONI PERITALI

Roma, 28 mag - Le ultime conclusioni peritali disposte dal giudice Vittorio Bucarelli nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sulla tragedia di Ustica del 27 giugno 1980 sono state depositate oggi. È stato confermato che in seno al collegio peritale, il quale lo scorso anno aveva unanimamente sottoscritto l'ipotesi che il DC9 dell'Itavia fosse stato abbattuto da un missile, c'è stata una spaccatura. Infatti al magistrato sono stati consegnati due elaborati. L'uno, con il quale si conferma l'ipotesi del missile, è stato sottoscritto dai periti imbimbo, Lecce e Migliaccio. L'altro, invece, porta la firma del capo della commissione dei periti Blasi e dell'ingegner Cerra. Intanto, in seguito alla fuga di notizie sulle conclusioni divergenti alle quali sono giunte le indagini tecniche, il giudice Bucarelli ha dichiarato che solleciterà un intervento da parte della procura della repubblica. Deplorando il fatto che le conclusioni siano state anticipate sulla base di indiscrezioni, Bucarelli ha detto che "i processi si fanno sulle risultanze delle indagini e non sulle notizie che parte della stampa va pubblicando". "Quando si capirà questo - ha aggiunto il magistrato - forse saremo a buon punto. Per quanto riguarda, sono intenzionato a rispettare e a far rispettare per la chiusura dell'indagine i termini previsti dal nuovo codice". Lo stesso Bucarelli ha confermato che i periti hanno prospettato due soluzioni e che, attualmente, anche di fronte a conclusioni così discordanti, non sono previste nuove perizie. Non ha però escluso che vengano chiesti ai periti chiarimenti tecnici sulle loro conclusioni. L'audizione dei periti per avere altre informazioni sarà comunque chiesta dal sostituto procuratore della repubblica Giorgio Santacroce, che nell'inchiesta rappresenta la pubblica accusa. Il magistrato ha precisato che ancora non conosce il contenuto delle relazioni. Tuttavia la spaccatura avvenuta in seno alla commissione peritale ha determinato una situazione di disagio, soprattutto per quanto riguarda le richieste finali del pubblico ministero e le conseguenti decisioni del giudice istruttore. Infatti la formulazione di due diverse tesi sulle cause del disastro crea molti problemi. Uno di questi riguarda la posizione processuale degli artificiali e dei sottufficiali che erano in servizio nei centri radar di Marsala e Licola la sera del disastro. Si tratta di una trentina di persone accusate di favoreggiamento, di distruzione di atti e falsa testimonianza. Ma per poter sostenere la fondatezza dell'accusa e presentare una richiesta di rinvio a giudizio, il nuovo codice prevede, all'articolo 256 delle norme di attuazione, che tale richiesta ed il decreto di citazione a giudizio, nonché l'ordinanza di rinvio a giudizio siano emessi "solo quando il pubblico ministero o il giudice istruttore ritengano gli elementi di prova raccolti sufficienti a determinare, all'esito dell'istruttoria dibattimentale, la condanna dell'imputato". Uno dei patroni di parte civile, l'avvocato Franco Di Maria, commentando la divergenza sorta tra i periti, ha dichiarato che comunque la tesi dell'esistenza del missile prevale sull'altra. "Devo rilevare - ha detto - che quattro su sei periti (il penalista ha fatto anche riferimento all'ingegner Lombardi, che firmò la prima relazione) sono concordi nell'affermare che si tratta di un missile. Non c'è dubbio che sotto il profilo tecnico non cambia nulla. Ma da un punto di vista emotivo sì, perché c'è sempre una dissociazione rispetto ad una verità che sembrava essere stata condivisa all'unanimità". "La storia si ripete perché c'è una

costante in questa vicenda - ha commentato Daria Bonfietti, presidente dell' associazione tra i parenti delle vittime - la verità da dieci anni tenta di emergere e con tutte le forze viene ricacciata indietro. Continuo a rispettare il lavoro dei periti, qualcun altro dovrà valutarne validità e credibilità , ma ribadisco che sono stati lasciati troppo soli e senza collaborazione nella ricerca di una verità evidentemente sconvolgente". "Voglio ricordare - ha proseguito - che appena depositarono la loro prima perizia dopo cinque anni di lavori furono attaccati da ogni parte in un tentativo di delegittimare il loro lavoro". Dopo aver criticato le posizioni assunte allora da governo, parlamento e aeronautica, Bonfietti ha detto di credere che rispetto a quello che sta avvenendo in questi giorni "abbiano non poche responsabilità il governo e il ministero della difesa. Il primo, mostrando scarso impegno, non ha voluto entrare nel dibattito costituendosi parte civile, mentre il ministro martinazzoli non ha evitato la presenza, che lui stesso aveva definito inopportuna, di alti ufficiali nel collegio peritale di parte. Così i periti, che adesso avrebbero dovuto individuare il tipo e la nazionalità del missile, proprio da queste presenze sono stati costretti a ripercorrere in contraddittorio il percorso di questi anni". "In questa situazione - ha detto ancora bonfietti - è comprensibile che possano affiorare dei dubbi, anche se mi riesce molto difficile spiegare un completo cambiamento nelle conclusioni da parte di alcuni periti". Dopo aver ricordato gli "elementi indubitabili e individuati dagli stessi cinque periti nelle precedenti conclusioni" che confermano la collisione con un missile, la presidente dell'associazione ha voluto fare "un'ultima considerazione su quello che pare essere stato il comportamento della Selenia". "Ha letto i tracciati delle sue macchine e li ha lasciati leggere a mezzo mondo per dieci anni senza nulla obiettare - ha detto Bonfietti - salvo poi ora, dopo dieci anni, prospettare l'eventualità di qualche imperfezione. Non dovrà rendere conto a nessuno di questo? perchè ha ostacolato per dieci anni le indagini o le ostacola oro". In una dichiarazione il professor Carlo Taormina, che assiste alcuni degli ufficiali dell'aeronautica imputati ha detto riferendosi al deposito delle perizie: "prendo atto che la verità comincia finalmente a farsi strada. I contenuti della perizia sono tali che non possono individuarsi contrasti tra i tecnici in ordine alla ipotesi di reato contestata agli ufficiali dell'aeronautica da me assistiti e ciò ripaga, sia pure con ritardo, delle umiliazioni subite da uomini di primissimo ordine della forza armata aerea". Il penalista ha poi aggiunto: "se è importante e significativo che non si sia stati in grado ancora una volta unanimemente da parte dei tecnici della magistratura di stabilire qualità, tipo e provenienza del sempre più fantomatico missile, sorprende ed inquieta che alcuni tra tecnici non abbiano condiviso le conclusioni di due colleghi, tra i quali il professor Blasi". (ANSA)

USTICA: LE PERIZIE SUL DISASTRO

Roma, 30 mag - Come è accaduto per la perizia balistica la quale non ha dato per scontata la causa del disastro aereo, avvenuto nel cielo di Ustica il 27 giugno del 1980 (bomba o missile), anche la perizia fonica, che doveva stabilire se nelle comunicazioni intercorse tra i centri radar dell'aeronautica fosse stata pronunciata la parola "mig", non ha offerto una risposta certa. La relazione dell'indagine peritale, fatta dai professori Giovanni Ibba e Andrea Paoloni, è stata depositata oggi. Nelle conclusioni i due esperti, mentre considerano corretta l'interpretazione di un'altra parola, "tst", non sono altrettanto certi per quanto riguarda la parola "mig". Questa, infatti, osservano i periti fonici "dà luogo a differenti possibili interpretazioni, anche se con probabilità inferiore rispetto alla interpretazione 'mig' che, a nostro avviso, è la più attendibile". Dall'indagine tecnica gli esperti hanno tratto anche la convinzione che le conservazioni registrate tra le 18,30 e le 20 nei centri radar che seguivano il volo del DC9 non presentano alcuna alterazione e quindi scartano l'ipotesi di manipolazioni. per giungere alle loro conclusioni Ibba e Paoloni hanno esaminato le trascrizioni comparandole con l'esito degli esami spettrografici, che tuttavia non hanno fornito elementi sufficienti per escludere o confermare che la parola "mig" fu pronunciata. Quanto alla perizia per stabilire le cause del disastro, di cui si è conosciuto oggi il testo, in un primo momento i cinque periti, che sono Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Mariano Migliaccio, Ennio

Imbimbo e Leonardo Lecce, si erano trovati d'accordo sulla ipotesi del missile, poi, al momento delle conclusioni, di un secondo accertamento, c'è stata la spaccatura. E mentre gli ultimi tre hanno riconfermato la tesi che il disastro sia stato provocato dall'impatto dell'aereo con un missile i primi due hanno affermato testualmente: "dall'analisi sui dati radar di Fiumicino scaturisce, che non vi sia stato nessun velivolo estraneo nei dintorni del DC-9 I-tigi e che le due traiettorie che inequivocabilmente si individuano debbano attribuirsi la prima ai frammenti del DC-9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso". Nessun missile, quindi, nessun caccia "nemico"; e di conseguenza è parere degli esperti blasi e cerra "che l'incidente occorso al DC-9 I-tigi sia attribuibile ad un' esplosione avvenuta all'interno dell' aereo per la presenza di una bomba". Nelle loro conclusioni, invece, ribadendo la presenza di un aereo "estraneo", i periti Imbimbo, Migliaccio e Lecce affermano che le tracce di questo velivolo "si rilevano fino a 100 secondi dopo l'incidente, probabilmente a causa di una rapida manovra di salita, che ne determinava la scomparsa dall'area di detenzione del radar". I tre periti hanno tratto gli elementi per confermare le conclusioni alle quali erano giunti lo scorso anno da un riesame di tutte le precedenti analisi, sottolineando che prima dell'incidente la velocità dell'"estraneo" era valutabile in circa 700 nodi; che dopo l'incidente la velocità diminuì rapidamente, denunciando la rapida manovra in salita; che si trovava a circa cinque miglia dal DC9. "La presenza di un velivolo "estraneo" nel momento e nella zona dell'incidente - concludono i periti - avvalorava il coinvolgimento dello stesso e quindi si escludono di principio altri tipi di missili terra-aria o mare-aria. La testata del missile doveva essere a guida semiattiva o a guida passiva, ma di tipo avanzato. L'ipotesi più probabile è che si tratti di missile aria-aria, a medio raggio. In relazione allo stato dei relitti recuperati ed alla mancanza di evidenti segni di scheggiatura, si ritiene possibile l'impiego di una testata di guerra del tipo 'continuous rod'. "Si esclude - concludono i periti - che il missile fosse in dotazione all'aeronautica militare Italiana all'epoca dell'incidente. null'altro può dirsi sulla provenienza del missile non essendo emersi ulteriori rilievi e tenuto conto dell'estrema varietà di modelli esistenti all'epoca e delle scarse notizie di dettaglio disponibili". Il professor Carlo Taormina, che assiste alcuni ufficiali imputati nell'inchiesta, ha detto questa sera che intende sollecitare lo svolgimento di una ulteriore indagine peritale che, a suo giudizio, dovrebbe essere affidata ad esperti non solo Italiani, ma anche stranieri. Comunque le sue istanze sono subordinate ad un preventivo accertamento, mediante la lettura delle relazioni consegnate ieri al magistrato, per capire se i tre periti che continuano a sostenere la tesi del missile "abbiano omesso di considerare circostanze decisive o le abbiano travisate". In questo ultimo caso, ha detto Taormina, "sarà il giudice istruttore a riconoscere che non c'è alcun dissenso ma che, al di là della forma, c'è una concordanza tra tutti i periti". Quanto alla perizia fonica, il penalista ha detto che "le conclusioni sono anche più "generose" di quello che risulta dalla motivazione della perizia e dagli accertamenti tecnici effettuati". Secondo Taormina, dal testo della relazione, si evince che la parola "mig" non è stata pronunciata. (ANSA)

USTICA: LE PERIZIE SUL DISASTRO

Roma, 30 mag - Come è accaduto per la perizia balistica la quale non ha dato per scontata la causa del disastro aereo, avvenuto nel cielo di Ustica il 27 giugno del 1980 (bomba o missile), anche la perizia fonica, che doveva stabilire se nelle comunicazioni intercorse tra i centri radar dell'aeronautica fosse stata pronunciata la parola "mig", non ha offerto una risposta certa. La relazione dell'indagine peritale, fatta dai professori Giovanni Ibba e Andrea Paoloni, è stata depositata oggi. Nelle conclusioni i due esperti, mentre considerano corretta l'interpretazione di un'altra parola, "tst", non sono altrettanto certi per quanto riguarda la parola "mig". Questa, infatti, osservano i periti fonici "dà luogo a differenti possibili interpretazioni, anche se con probabilità inferiore rispetto alla interpretazione 'mig' che, a nostro avviso, è la più attendibile". Dall'indagine tecnica gli esperti hanno tratto anche la convinzione che le conservazioni registrate tra le 18,30 e le 20 nei centri radar che seguivano il volo del DC9 non presentano alcuna alterazione e quindi

scartano l'ipotesi di manipolazioni. Per giungere alle loro conclusioni Ibba e Paoloni hanno esaminato le trascrizioni comparandole con l'esito degli esami spettrografici, che tuttavia non hanno fornito elementi sufficienti per escludere o confermare che la parola "mig" fu pronunciata. Quanto alla perizia per stabilire le cause del disastro, di cui si è conosciuto oggi il testo, in un primo momento i cinque periti, che sono Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Mariano Migliaccio, Ennio Imbimbo e Leonardo Lecce, si erano trovati d'accordo sulla ipotesi del missile, poi, al momento delle conclusioni, di un secondo accertamento, c'è stata la spaccatura. E mentre gli ultimi tre hanno riconfermato la tesi che il disastro sia stato provocato dall'impatto dell'aereo con un missile i primi due hanno affermato testualmente: "dall'analisi sui dati radar di Fiumicino scaturisce, che non vi sia stato nessun velivolo estraneo nei dintorni del DC-9 i-tigi e che le due traiettorie che inequivocabilmente si individuano debbano attribuirsi la prima ai frammenti del DC-9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso". Nessun missile, quindi, nessun caccia "nemico"; e di conseguenza è parere degli esperti Blasi e Cerra "che l'incidente occorso al DC-9 i-tigi sia attribuibile ad un' esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba". Nelle loro conclusioni, invece, ribadendo la presenza di un aereo "estraneo", i periti Imbimbo, Migliaccio e Lecce affermano che le tracce di questo velivolo "si rilevano fino a 100 secondi dopo l'incidente, probabilmente a causa di una rapida manovra di salita, che ne determinava la scomparsa dall'area di detenzione del radar". I tre periti hanno tratto gli elementi per confermare le conclusioni alle quali erano giunti lo scorso anno da un riesame di tutte le precedenti analisi, sottolineando che prima dell'incidente la velocità dell'"estraneo" era valutabile in circa 700 nodi; che dopo l'incidente la velocità diminuì rapidamente, denunciando la rapida manovra in salita; che si trovava a circa cinque miglia dal DC9. "La presenza di un velivolo 'estraneo' nel momento e nella zona dell' incidente - concludono i periti - avvalorava il coinvolgimento dello stesso e quindi si escludono di principio altri tipi di missili terra-aria o mare-aria. La testata del missile doveva essere a guida semiattiva o a guida passiva, ma di tipo avanzato. L'ipotesi più probabile è che si tratti di missile aria-aria, a medio raggio. In relazione allo stato dei relitti recuperati ed alla mancanza di evidenti segni di scheggiatura, si ritiene possibile l'impiego di una testata di guerra del tipo 'continuous rod'". "Si esclude - concludono i periti - che il missile fosse in dotazione all'aeronautica militare Italiana all'epoca dell'incidente. null'altro può dirsi sulla provenienza del missile non essendo emersi ulteriori rilievi e tenuto conto dell'estrema varietà di modelli esistenti all'epoca e delle scarse notizie di dettaglio disponibili". Il professor Carlo Taormina, che assiste alcuni ufficiali imputati nell'inchiesta, ha detto questa sera che intende sollecitare lo svolgimento di una ulteriore indagine peritale che, a suo giudizio, dovrebbe essere affidata ad esperti non solo Italiani, ma anche stranieri. Comunque le sue istanze sono subordinate ad un preventivo accertamento, mediante la lettura delle relazioni consegnate ieri al magistrato, per capire se i tre periti che continuano a sostenere la tesi del missile "abbiano omesso di considerare circostanze decisive o le abbiano travisate". In questo ultimo caso, ha detto Taormina, "sarà il giudice istruttore a riconoscere che non c'è alcun dissenso ma che, al di là della forma, c'è una concordanza tra tutti i periti". Quanto alla perizia fonica, il penalista ha detto che "le conclusioni sono anche più 'generose' di quello che risulta dalla motivazione della perizia e dagli accertamenti tecnici effettuati". Secondo Taormina, dal testo della relazione, si evince che la parola "mig" non è stata pronunciata. (ANSA)

USTICA: AVVOCATO PARTE CIVILE

Roma, 1 giu - Per la seconda volta in pochi giorni uno degli avvocati del collegio di parte civile che assistono i familiari delle vittime della tragedia di Ustica, l'avv. Romeo Ferrucci, ha sollecitato un intervento diretto del presidente della repubblica per "sgombrare il terreno da equivoci e sospetti di inquinamenti" nell'inchiesta sul disastro aereo. Secondo il penalista, il capo dello stato, quale massimo esponente delle forze armate, dovrebbe far luce sulle "ombre" emerse in relazione all'attività svolta nel luglio 1980 dalla commissione mista italo-libica che indagò sulla vicenda del

"mig" di Gheddafi precipitato nella zona di Castelsilano, sui monti della Sila. Ferrucci fa notare che quella commissione, composta esclusivamente da militari dei due paesi, "chiuse in fretta e furia" gli accertamenti, soprattutto senza considerare affatto i possibili collegamenti tra quell' incidente e la tragedia del DC9 dell' Itavia. Gli atti raccolti da quella commissione, inoltre, non sarebbero mai stati messi a disposizione dell' autorità giudiziaria. "La sera del 27 giugno 1980 - ha concluso ferrucci - il cielo di Ustica, come ormai sembra certo, fu teatro di una vera e propria azione di guerra". (ANSA)

USTICA: I MISTERI DI POGGIO BALLONE

Roma, 2 giu - il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che conduce l' inchiesta giudiziaria sul disastro del DC9 di Ustica, è in possesso dei tracciati radar provenienti dalla base militare di Poggio Ballone dal 14 agosto del 1988. In quella data gli furono consegnati dai carabinieri undici grafici sequestrati presso la base militare, tutti firmati dal capo dell'ufficio operazioni del centro, Stefano Pagliacci. Lo stesso magistrato aveva chiesto il sequestro di quei documenti sei giorni prima, l'8 agosto. Ma, a quanto pare, si era dimenticato di quelle registrazioni perchè non solo esse non risultano inserite tra il materiale consegnato agli esperti che recentemente, e dopo due anni di lavoro, hanno concluso i loro accertamenti sulle cause della tragedia con una controversa relazione peritale, ma, nel novembre 1989, lo stesso Bucarelli ne richiese una nuova copia, accogliendo una istanza in questo senso del pubblico ministero Giorgio Santacroce, al quale quei tabulati non erano stati mai mostrati. E' questo solo uno dei tanti "misteri" che avvolgono la vicenda dei tracciati radar della base militare Toscana. La storia comincia già all' indomani del disastro del 27 giugno 1980, e precisamente il 5 luglio successivo quando il sostituto procuratore della repubblica di Palermo Guarino chiede che gli fossero inviate le registrazioni di tutte le intercettazioni radar militari comunque operanti, al momento della tragedia, nel mar Tirreno. Per disposizione delle autorità militari tutti i dati furono concentrati presso l'aeroporto militare di trapani birgi e lì catalogati in attesa dell'autorizzazione del ministero della difesa per la consegna al giudice. Nel frattempo, l'indagine sul disastro era passata nelle mani del sostituto procuratore della repubblica di Roma giorgio Santacroce che, il 16 luglio, sollecitò la consegna del materiale con un provvedimento che però richiedeva tutti quei tracciati inerenti la zona compresa nel triangolo Latina-Ponza-Palermo. I rilevamenti di Poggio Ballone, pur presenti nella prima raccolta, furono ritenuti estranei a quella richiesta e non furono trasmessi a Roma. Il magistrato Romano ne fece nuovamente richiesta il 7 ottobre dello scorso anno non sapendo che, nel frattempo, erano stati acquisiti dal giudice istruttore Bucarelli. Tant'è che, nella sua istanza, il pubblico ministero, scrisse esplicitamente "qualora non risultassero già acquisiti agli atti". Il pubblico ministero, che nell'inchiesta ha il compito di dare impulso agli accertamenti, s'incontrerà lunedì prossimo con il dirigente della procura Romana, Ugo Giudiceandrea, e valuterà, a questo punto, l'opportunità di chiedere al giudice istruttore lo svolgimento di una nuova perizia, da affidare questa volta ad un gruppo di esperti internazionali anche per un confronto ed un'interpretazione esatta tra i dati forniti dal centro di Marsala e quelli forniti da quello di Poggio Ballone. La pubblica accusa intende chiedere anche che siano ascoltati dal giudice istruttore tutti i militari della base toscana dei quali Bucarelli conosce nomi e cognomi sempre dall'agosto 1988, in quanto gli fu consegnata la lista completa dei controllori delle intercettazioni, degli ufficiali in servizio nella sala di filtro e nella sala operativa e di tutti i militari incaricati dei turni operativi e del personale di lea destinato a Poggio Ballone. Nessuna di queste persone è stata fino ad oggi mai convocata dal giudice. Intanto, l' avv. Carlo Taormina, difensore degli ufficiali dell'aeronautica coinvolti nell' inchiesta, ha voluto, in un comunicato, "smascherare la falsità della ricostruzione compiuta da un giornalista di "rinascità nella trasmissione 'samarcanda'". Il penalista sostiene che da tempo il giudice istruttore sa che le tracce riportate in quelle intercettazioni sono tutte relative ad aerei civili e non militari. A sostegno della sua tesi, l'avvocato Taormina indica la natura degli aerei così come è stata identificata sulla base dei tracciati di fiumicino e di Marsala dai responsabili dell'aeronautica.

Quello che sul tracciato di Poggio Ballone risulta con la sigla 407 AJ è l' AZ865 Alitalia, in volo da Tunisi a Fiumicino, con codice JFF0225, quello con sigla 453 AJ è il Bea Tour KT881 in volo da Malta a Londra con codice JFF 0226, quello con sigla LG 477 è un Air Malta 53 in volo da Londra a Malta con codice JFF 1235, quello con sigla 417 AJ è un Air Malta KZ 102 in volo da Malta a Londra con codice JFF 200. L'ultimo aereo, secondo la versione del legale dell' aeronautica, sarebbe stato identificato per un velivolo "friendly" con codice JFF 4216 (la sigla sul tracciato di Poggio Ballone è LL 004), mentre la traccia indicata con la sigla 405 AJ non comparirebbe in alcuna registrazione radar né di Poggio Ballone né di Marsala. Del caso Ustica, intanto, il consiglio superiore della magistratura, più volte sollecitato ad interessarsene da esposti degli avvocati di parte civile, se ne occuperà nella seduta plenaria di mercoledì prossimo. Il "plenum" dell'organo di autogoverno dovrà decidere se accogliere la richiesta presentata al comitato di presidenza dal "laico" del Psi Dino Felisetti per l'inserimento in via d'urgenza nell'ordine del giorno della pratica riguardante i presunti ritardi e le presunte deficienze nella conduzione dell'inchiesta giudiziaria sul disastro. Il componente "laico" del csm ha chiesto anche l' acquisizione della bobina registrata della trasmissione di "samarcanda". (ANSA)

USTICA: INTERVISTA A PERITI SU NUOVA RELAZIONE

Roma, 2 giu - Gli ingegneri Massimo Blasi e Raffaele Cerra, periti della commissione nominata dal tribunale di Roma per un supplemento di indagine sulla vicenda di Ustica, si sono dissociati dagli altri tre periti ed hanno scritto, a pagina 390 della loro parte di perizia, che "è parere degli scriventi che l' incidente occorso al DC-9 sia attribuibile ad una esplosione avvenuta all' interno dell' aereo per la presenza di una bomba a bordo". Le conclusioni dei due esperti si basano su un documento redatto dai periti ausiliari Sergio Pardini, Ennio Giaccari e Gaspare Galati, i primi due ingegneri della Selenia, il terzo ex dipendente. L'ing. Pardini, intervistato dal settimanale "Panorama", nega tuttavia che la sua perizia porti a risultati univoci, cioè alla bomba. "E' stato scritto - una sintesi dell'intervista è stata diffusa dallo stesso settimanale - che il nostro documento ha favorito in qualche misura la tesi della bomba. Non è vero. Noi abbiamo semplicemente esaminato i dati radar di Ciampino ed abbiamo concluso che dei tre plot prima interpretati come echi radar di un caccia, uno è certamente un frammento del DC-9 esplosò. Sugli altri due pardini afferma che potrebbero essere "falsi echi; ne abbiamo trovati diversi altri, che non provano la presenza di un altro aereo". Rispondendo ad una domanda Pardini afferma che la perizia "non esclude l' ipotesi della presenza di un caccia. Noi abbiamo scritto soltanto che questa è un'ipotesi di bassa probabilità. i plot dovrebbero essere più continui". Nella intervista l' ing. Pardini afferma ancora che gli echi potrebbero "essere associati ad un aereo. "Perchè - gli viene chiesto - la perizia Blasi-Cerra esclude l'aereo e sposa il partito della bomba?". "Della conclusione - risponde l' ing. Pardini - mi sono meravigliato anch' io". "L'analisi dei dati radar non è, da sola, in grado di spiegare la causa della caduta del DC-9. La mia convinzione è che la risposta è nel relitto, anche nella sola parte estratta dal mare. Soltanto le analisi chimiche, delle strutture, delle schegge, dei materiali, possono spiegare la tragedia di Ustica. Il radar di Ciampino ha già detto tutto quello che poteva". In una dichiarazione Falco Accame ricorda che sui dati di Poggio Ballone il deputato di democrazia proletaria, Luigi Cipriani, ha fatto una conferenza stampa "che venne ripresa da vari giornali ma è già stata dimenticata". In quella sede Cipriani diffuse il testo dell'informativa del Sismi, firmata dall'ammiraglio Martini, che avanzava l'ipotesi di un coinvolgimento francese nella vicenda del DC-9. "Si parlò anche della stazione radar di Iacotenente, oggi pure dimenticata". "Se i dati vennero consegnati alla magistratura sono rimasti, purtroppo, coperti da segreto istruttorio ma dovrebbero alla fine essere consegnati tutti alla commissione stragi perchè difficilmente la magistratura è in grado di valutarli". (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 5 giu - E' destinata a proseguire anche dopo il 24 ottobre prossimo - ultimo giorno utile per la conclusione di tutti i procedimenti svolti con il vecchio rito processuale - l'inchiesta giudiziaria della magistratura Romana sul disastro del DC9 di Ustica. In seguito ai più recenti sviluppi dell'indagine ed alla necessità di nuovi accertamenti tecnici sulle cause della tragedia, il procedimento ormai decennale sarà solo formalmente chiuso entro quella data. Secondo quanto prevede, però, una norma del nuovo codice di procedura penale, il fascicolo processuale può essere riaperto e le indagini possono proseguire qualora siano emersi elementi nuovi o di particolare importanza che ne giustifichino la necessità. E nel caso dell'inchiesta sul DC9 di Ustica esistono sia questi nuovi indizi sia la necessità di tentare di chiarire, una volta per tutte, le vere cause della tragedia, rimaste in dubbio anche dopo la conclusione dell'ultima perizia tecnica che ha messo in contrasto tra loro sulla tesi del missile e della bomba i cinque esperti. Per questa ragione, la procura della repubblica di Roma, che nell'inchiesta rappresenta la pubblica accusa, ha già predisposto una richiesta di una nuova "superperizia globale", da affidare questa volta ad un gruppo di esperti internazionali. La richiesta, firmata dal pubblico ministero Giorgio Santacroce, sarà presentata giovedì prossimo al giudice istruttore Bucarelli che quello stesso giorno consegnerà ai cinque vecchi periti i tracciati radar sequestrati al centro di Poggio Ballone per un'interpretazione dei dati. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 8 giu - Il pubblico ministero Giorgio Santacroce, che rappresenta la pubblica accusa nell'inchiesta per il disastro del DC9 di Ustica, ha presentato una denuncia per calunnia nei confronti dell'on. Tomaso Staiti di Cuddia (msi-dn) in relazione alle affermazioni da questi fatte ieri alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. Il magistrato, in un comunicato concordato con il capo dell'ufficio, Ugo Giudiceandrea, ha definito "false, diffamatorie e calunniose" le notizie riferite dal deputato missino e secondo le quali egli avrebbe subito pressioni per "frenare" gli accertamenti giudiziari sulle cause del disastro da parte dello zio, Carlo Santacroce, da Staiti indicato come un consigliere di amministrazione dell'Aeritalia. Dopo aver smentito questa circostanza, il giudice Santacroce ha precisato che lo zio "non è mai stato presidente onorario di società collegate con la selenia", ma è stato presidente dell'"italsiel", occupandosi esclusivamente di informatica. Per quanto riguarda l'inchiesta giudiziaria, si è appreso che nei giorni scorsi lo stesso Santacroce ed il giudice istruttore Vittorio Bucarelli hanno ascoltato come testimone l'attuale comandante del centro radar di Poggio Ballone. L'interrogatorio è servito soltanto a chiarire la reale portata del radar della base, che è di 220 miglia insufficiente quindi a "coprire" ed a rilevare dati per la zona in cui il 27 giugno 1980 avvenne il disastro aereo. (ANSA)

USTICA: "PANORAMA SU PRESENZA AEREI DURANTE DISASTRO"

Roma, 9 giu - La sera del 27 giugno del 1980, quando avvenne la tragedia del DC9 dell'Itavia i cieli della zona "erano affollatissimi di aerei militari impegnati in strane manovre". Lo afferma il settimanale "Panorama" in un servizio che si basa sui risultati delle indagini tecniche svolte da un perito di parte civile, Paolo Miggiano, il quale contesta l'affermazione dell'aeronautica militare la quale afferma - scrive il settimanale - che "quando tra Ponza ed Ustica esplose e cadde in mare il DC9, non c'era alcuna esercitazione militare e che prima e dopo l'incidente non c'erano velivoli aerotattici in volo". Miggiano, però, scrive "Panorama", ha esaminato i tracciati radar di Marsala e cinque bobine di registrazioni foniche che contengono le comunicazioni di vari centri radar con gli aerei, quelle telefoniche tra i centri e quelle interfoniche da una stanza e l'altra di Marsala. Ed ha scoperto, oltre al fatto che i cieli erano affollati di aerei, che alcune trascrizioni di tracce non sono corrette; che una traccia con tutta probabilità non è stata mai trascritta. Una parte del servizio riguarda poi il centro di Poggio Ballone. Nei rilevamenti di questa postazione "ci sarebbe la prova

della presenza di un aereo guida-caccia di sorveglianza elettronica sopra la base militare Francese di Solenzara, e di ben quattro caccia sul Tirreno. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 15 giu - Gli ufficiali ed i sottufficiali che erano in servizio presso il centro radar dell'aeronautica di Poggio Ballone (Grosseto) la sera del 27 giugno del 1980, quando avvenne la tragedia di Ustica, saranno interrogati come testimoni il 20 giugno prossimo dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e dal pubblico ministero Giorgio Santacroce. I due magistrati, che sono anche alla ricerca degli esperti stranieri ai quali sarà affidata la "superperizia" che dovrebbe finalmente spiegare le cause del disastro, hanno già inviato le citazioni alle otto persone che dovranno essere ascoltate. Due di loro, secondo quanto è stato accertato dal magistrato, sono ancora in servizio. Una aveva al momento dei fatti l' incarico di controllore delle intercettazioni, mentre l'altra era operatore al "computer". Le rimanenti sei persone sono invece tornate da tempo alla vita civile ed il magistrato le ha rintracciate attraverso le indicazioni richieste all' aeronautica. Insieme con le dichiarazioni degli otto addetti al centro e in turno la sera della tragedia a Poggio Ballone, i giudici raccoglieranno anche le testimonianze di alcune persone che hanno chiesto di potersi presentare spontaneamente per fornire notizie utili allo svolgimento dell' indagine. E' probabile che dopo aver ascoltato tutti questi testimoni Bucarelli e Santacroce richiamino al palazzo di giustizia alcuni degli ufficiali e dei sottufficiali che la sera in cui il DC9 precipitò erano in servizio al centro radar di Marsala. Le loro nuove dichiarazioni, a proposito delle rilevazioni radar fatte la sera del 27 giugno di dieci anni fa, potrebbero, infatti, completare il quadro che sarà offerto dai militari di Poggio Ballone. Frattanto gli avvocati che assistono i familiari delle vittime di Ustica hanno annunciato che il 20 giugno prossimo anno ricevuti dal presidente della repubblica Francesco Cossiga alle 11,15. Un'ora più tardi incontreranno i giornalisti nella sala stampa di piazza San Silvestro. (ANSA)

USTICA: CAPO STATO MAGGIORE DIFESA

Napoli, 18 giu. - "Ustica è una materia che dovremmo avere il buon gusto di far trattare agli organi preposti a farlo, cioè alla magistratura". Lo ha dichiarato ansa il capo di stato maggiore della difesa, generale Domenico Corcione, commentando le ultime notizie di stampa sulla vicenda. "La magistratura - ha aggiunto il capo di stato maggiore, che si è recato in visita al comando delle forze alleate del sud europa - è l'unica a darci motivo di speranza proprio perchè non fa colpi di scena quotidiani e si muove come è legittimo e rigoroso muoversi". "D'altra parte - ha proseguito - i colpi di scena sono talmente frequenti che non fanno neanche più notizia, e francamente non sento neanche più la voglia di seguirli. spero, anzi, sono sicuro, che la magistratura farà giustizia di tutti i clamori che ci sono stati. giustificati o meno che fossero." "Fatti così importanti - ha detto ancora corcione - non si devono lasciar gestire con i clamori talvolta di parte e, comunque, al di fuori dei canali giusti." "per fortuna viviamo in uno stato di diritto, dove la giustizia è amministrata in sedi diverse da quelle della stampa e dei partiti.". Alla domanda se le forze armate abbiano fornito in questi anni tutte le informazioni necessarie il capo di stato maggiore ha risposto: "ne sono assolutamente certo. Ci mancherebbe altro. Ustica è una pagina nera perchè ci sono state 82 vittime, per il lutto. Quanto al mistero, se c'è stato bisognerà che qualcuno lo riveli". "Personalmente non credo che ci sia mistero - ha aggiunto Corcione - so solo che le cose richieste alle forze armate, ed in particolare all' aeronautica, sono state fornite, tant' è che su certi argomenti oggi l'aeronautica non è neanche più in grado di esprimere giudizi, poichè essi si rifanno a documenti che sono stati forniti da anni e che non sono più in possesso dell'aeronautica". "Per il tempo che è passato, e per le fughe di notizie e le indiscrezioni che ci sono state - ha concluso corcione - è estremamente facile adesso tirare fuori un fatto singolare, un frammento, una tessera di mosaico, e farne un fatto clamoroso". "Ogni tanto salta fuori qualcuno e fa una sparata, presentando come una rivelazione qualcosa che

era noto da dieci anni". (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 20 giu - Gli avieri che la sera del 27 giugno del 1980 erano in servizio presso il centro radar dell'aeronautica militare di Poggio Ballone (Grosseto) non sarebbero stati in grado di fornire ai magistrati Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce, che li hanno interrogati oggi come testimoni, elementi utili per lo svolgimento dell' inchiesta. Altri avieri, però saranno chiamati tra una decina di giorni. Degli otto testimoni convocati per oggi, oltre ad un avvocato di Catanzaro, Enrico Brugneri, che dieci anni fa, la sera del disastro, vide passare sulla sua città "un aereo militare a motore e luci spente, che volava ad un' altezza di 70 metri" e che lo ricollegò con il mig 23 trovato sulla Sila il 18 luglio successivo, se ne sono presentati soltanto sei. Il maresciallo Antonio De Giuseppe, controllore di volo e ancora in servizio, non è venuto per gravi motivi di famiglia, mentre un altro, che era all' epoca in servizio di leva, è morto da tempo. Le altre persone ascoltate non sono state in grado di fornire notizie perchè, secondo quanto si è appreso dopo gli interrogatori, poco o nulla ricordano di quel giorno. Ad esempio, il maresciallo Antonio Colucci, che era operatore al computer, mentre accadeva il disastro era nella stanza degli elaboratori, che è attigua alla sala operativa. Gli altri testimoni, che dopo il servizio di leva sono tornati alla vita civile e fanno i mestieri più diversi, hanno detto di non ricordare nulla di quel giorno trascorso a Poggio Ballone. Erano in forza ai tre turni giornalieri di servizio, ma nel centro radar hanno rascorso soltanto brevi periodi. Forse maggiori elementi potranno emergere dall'interrogatorio di coloro che la sera del 27 giugno 1980, erano a capo del turno di servizio. Il magistrato li convocherà al massimo entro una decina di giorni. Un certo interesse ha destato nei magistrati l'interrogatorio dell'avvocato di Catanzaro Enrico Brugneri. Già negli scorsi anni, con lettere ad alcuni quotidiani e subito dopo che "telefono giallo" si occupò della vicenda di Ustica, rivelò di essere in possesso di notizie che avrebbero potuto risolvere alcuni dei misteri che circondano la tragedia. Oggi ha riferito a Bucarelli e a Santacroce la notizia che per tanto tempo ha tenuto per sè. Brugneri ha ricordato la sera del 27 giugno 1980, mentre passava nei pressi dello stadio di calcio della sua città. "Vidi passare a bassa quota un aereo militare ... lo riconobbi dalla sagoma e dalle ali molto larghe... erano le 21,30. Volava ad una settantina di metri dal suolo in direzione nord-est, senza luci e a motore spento. La parte sottostante la fusoliera era di colore grigio. L'avvocato Brugneri, quando il 18 luglio del 1980 venne ritrovato sui monti della Sila il relitto del mig 23 libico, ricollegò la vicenda con la tragedia di Ustica e con il fatto che aveva visto la sera di quel giorno l'aereo militare che praticamente stava planando. "Pensai di avvertire i carabinieri...poi ne parlai con mia moglie, che sdrammatizzò. Soltanto quando ci fu la trasmissione "telefono giallo" mi tornò in mente la vicenda". Brugneri ha detto che scrisse al quotidiano di Torino "La stampa" una lettera per rivelare quanto sapeva; poi scrisse anche a "Repubblica", che parlò del fatto. Un mese fa si mise in contatto con Bucarelli, al quale, oggi, ha confermato i suoi sospetti. "Sono stato in silenzio per molto tempo - ha detto l'avvocato - perchè temevo conseguenze per me... avevo paura dei servizi segreti... e poi speravo che la verità venisse fuori...". (ANSA)

USTICA: IL MIG SULLA SILA E GLI 'ADDESTRATORI' ITALIANI

Roma, 22 giu - Gli accenni e i richiami alla vicenda del mig ritrovato sulla Sila il 18 luglio del 1980 sono stati numerosi durante questi tredici mesi dell' inchiesta della commissione parlamentare stragi e terrorismo sulla vicenda di Ustica. L'accenno fatto dall'ammiraglio Martini, responsabile del Sismi dal maggio del 1984 agli almeno dieci ex piloti militari Italiani che addestrando i libici, possono aver dato informazioni sui "punti critici di penetrazione" dello spazio aereo Italiano, si collega ad alcuni elementi raccolti durante le audizioni e ricordati dal presidente Gualtieri nelle sue "comunicazioni" che formeranno la "base documentale" della ormai prossima relazione al

parlamento. le "informazioni" passate ai libici possono spiegare la estrema facilità con cui il mig "bucò" lo spazio aereo Italiano proprio mentre era in pieno sviluppo una esercitazione nato, denominata "natinad demon jam" che coinvolgeva caccia Italiani e tedeschi delle basi comprese tra la Sicilia e la Puglia, oltre ad unità della marina Italiana. "Ora il mig libico sarebbe penetrato - scrive Gualtieri nelle sue comunicazioni - senza essere avvistato proprio nel pieno di questa esercitazione di intercettazione in cui si simulava quello che il mig fece realmente. Il mig libico si era avvicinato al territorio Italiano (secondo la versione libica confermata dal voice recorder) volando ad alta quota e senza particolari accorgimenti per sottrarsi al controllo radar. Solo in vicinanza della costa l'aereo si abbassò e prese a volare rasente al suolo. "L'avvistamento radar, prima dell'abbassamento, avrebbe dovuto essere possibile - sottolinea Gualtieri - sia dal radar di otranto sia da quello di Siracusa". il gen. Fazzino, responsabile dell'ispettorato per l'assistenza al volo (Itav) all'epoca, ha dichiarato che l'intrusione del mig "suscitò un autentico putiferio in sede nato". In un rapporto del sios, il servizio segreto dell'aeronautica - citato sempre nella documentazione della commissione - si dice che il pilota del mig portava ai piedi scarpe in uso all'aeronautica militare Italiana e da questo si avanzò l'ipotesi che a pilotare l'aereo "fosse uno dei piloti Italiani ingaggiati dalla Libia come istruttori o mercenari". In un altro documento Sios, immediatamente successivo all'incidente, si arriva a mettere in forse la stessa nazionalità del pilota, che, secondo la versione ufficiale, era libica. Nel rapporto Sios, nel quale si parla degli stivaletti da volo Italiani, si dice anche che quando l'aereo fu avvistato da alcuni testimoni sulla costa, volava molto basso e in modo normale e "controllato". "Se veramente il pilota avesse avuto un malore e avesse innestato la guida automatica - sostiene Gualtieri - si sarebbe schiantato molto prima al suolo, dato che 'il terreno saliva rapidamentè. Non sarebbe cioè mai arrivato a Castel Silano". E ancora: "l'aereo libico era veramente disarmato, come è stato detto, oppure 'fu trovato' disarmato perchè aveva utilizzato i suoi mezzi di offesa e di difesa?". La commissione di inchiesta italo-libica che indagò sul mig non ha - secondo la documentazione della commissione - dedicato una "particolare attenzione alle registrazioni effettuate quel giorno dai radar della difesa aerea. Anche questa volta si è ignorata Martinafranca", vera e propria "banca dati" delle tracce significative registrate nel sud Italia. Il riscontro tempestivo dei dati radar "avrebbe evitato la doppia verità, le interpretazioni a memoria, i giudizi senza riscontri, i dati senza possibilità di controllo". La registrazione "avrebbe fatto cadere subito tutte le ipotesi più o meno fantasiose, di comodo o di deviazione: la bruttissima storia dei due medici e della autopsia-non autopsia sul cadavere del pilota non avrebbe potuto verificarsi" e "non ci sarebbero stati i tentativi di inquinare l'informazione". Una relazione sul mancato avvistamento del mig, senza accenni alla inspiegabile presenza di quegli stivaletti da volo, è stata presentata alla magistratura nel 1988. Si è così appreso che in registrazione automatica non vi era alcun dato radar e che parte della documentazione cartacea era andata distrutta in un incendio in uno dei centri radar della difesa aerea. Nella relazione che sarà consegnata al parlamento tra breve tutto questo sarà presente ma ci si fermerà, ancora una volta, davanti ad una situazione logicamente "bloccata": se molti sono gli elementi che portano ad una "lettura" dell'episodio mig, altrettanti sono quelli che danno solidità alla caduta del velivolo nel luglio 1980. La commissione ha effettuato, nel luglio dello scorso anno, lunghi interrogatori dei due medici che effettuarono il riscontro necroscopico sul cadavere del pilota. le conclusioni sono state di conferma dell'assoluta inattendibilità del parere "a posteriori" del prof. Zurlo e Rondanelli, quello che spostava la morte ad almeno 15 giorni prima del 18 luglio dell'80. Il cadavere del pilota era "fresco" e la morte andava certamente datata nel giorno del rinvenimento dell'aereo. Durante le audizioni del gen. Tascio, responsabile del Sios all'epoca, alcuni commissari hanno chiesto notizie sulle attività di certe "agenzie" che avrebbero reclutato i piloti militari Italiani a suon di dollari mentre si è parlato anche dell' addestramento che sarebbe stato fornito a ufficiali libici presso il centro di Galatina (Lecce). (ANSA)

USTICA: A DIECI ANNI, UN INCIDENTE STORICO

Roma, 23 giu - La speranza durò un paio d'ore, quanto il DC-9 Itavia Bologna-Palermo poteva rimanere in volo o arrivare chissà dove con il carburante. Il volo IH-870 era atteso a Palermo alle 21,15 del 27 giugno 1980, un venerdì, di dieci anni fa, con 77 passeggeri (11 bambini) e quattro persone di equipaggio. Era stato il comandante Domenico Gatti a comunicare alle 20,56 il suo prossimo arrivo parlando con "Roma controllo". L'incertezza durò tutta la notte. Sul mare mosso e in cielo, fra i mezzi di soccorso che perlustravano il basso tirreno fra ponza e Ustica. Agli aeroporti di Palermo e Bologna dove si erano concentrati i parenti, a Roma Ciampino sede dell'Itavia. Alcuni razzi visti nella notte fecero rivivere la speranza di un ammaraggio di fortuna, ma il DC-9 non aveva razzi a bordo. L'incertezza finì all'alba del 28 quando a 64 miglia a sud di Ponza vennero trovati i primi corpi, poi, ad una ventina di miglia di distanza, il cono di coda del DC-9. Il jet si era aperto in volo, esplose. Cominciò allora e non è chiusa la vicenda di un incidente che anche dal punto di vista tecnico non ha uguali nella storia dell'aviazione commerciale mondiale. Neppure un'operazione di tecnologia avanzata, anche questa a livello mondiale, nel recupero dell'80 per cento del DC-9 a 3.500 metri di profondità e a sette e otto anni dall'incidente, ha permesso di definire la causa dell'esplosione (bomba o missile). Questo dopo quattro commissioni tecniche. Il lavoro più difficile del mondo, lo definì Carlo Luzzati, presidente della commissione di inchiesta tecnico-formale del ministero dei trasporti (la prima), per il numero minimo di elementi a disposizione per spiegare una situazione all'apparenza banale. Un volo di crociera a 7.500 metri di quota nel mezzo del mediterraneo, senza stranezze segnalate dal pilota, in aria tranquilla, in piena luce. L'origine di tutte le incertezze e controversie è nell'interpretazione dei segnali radar della zona in cui il DC-9 è esploso. L'aereo era al limite della portata tecnica del radar di Ciampino e questo significa che il radar lo "vedeva", ma i suoi echi di ritorno erano inattendibili, non utilizzabili per controllare o assistere gli aerei. Palermo aveva un radar di avvicinamento, di portata limitata. un radar molto più vicino, della difesa aerea a Marsala, tenne sotto controllo la zona fino a quattro minuti dopo l'esplosione, confermando la regolarità del volo fino a momento dell'incidente (20,59 e 45). Secondo la commissione, gli echi radar di Ciampino "permettono di ipotizzare l'esistenza di un oggetto non identificato che attraversa la zona dell'incidente ad alta velocità". La causa dell'esplosione è un ordigno, ma non si riesce a definire se interno (bomba) o esterno (missile). E' un ordigno composto da T4 ed altre sostanze fra cui tritolo, che si ritrovano nelle teste di guerra dei missili, ma anche nelle bombe "al plastico". Le conclusioni della commissione ministeriale sono del marzo 1982. Le prime conclusioni della commissione di periti del giudice Vittorio Bucarelli sono del marzo 1989: per i cinque periti coordinati da Massimo Blasi dell'università di Napoli, certi echi radar rendono molto probabile vicino al DC-9 una presenza estranea e quindi probabile che un "attaccante" abbia lanciato un missile. La preferenza al missile (senza escludere la bomba) è anche della commissione governativa presieduta dall'ex procuratore generale della cassazione, Carlo Pratis: le conclusioni sono rese note il 22 maggio '89. Nello stesso mese l'allora capo di stato maggiore dell'aeronautica, Franco Pisano, presenta al ministro della difesa il rapporto dell'aeronautica secondo il quale il radar non ha rilevato in una vasta zona attorno al DC-9 aerei che possano lanciare missili. Dopo un approfondimento sulle tracce radar, nel maggio di quest'anno, due dei cinque periti di Bucarelli modificano le proprie conclusioni e danno la preferenza alla bomba. I periti non hanno ancora finito perchè il giudice vuole avere una analisi dei dati radar della difesa aerea della postazione di Poggio Ballone a Grosseto. La chiave della situazione è forse ancora nei preziosi rottami del DC-9 accatastati alla rinfusa all'aeroporto di Napoli. all'estero, come hanno fatto notare alcuni tecnici, gli aerei incidentati vengono ricostruiti con le parti recuperate (come il jumbo Panam esploso sopra la Scozia) perchè è il primo passo per capire cosa è accaduto. (ANSA)

USTICA: A DIECI ANNI, L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 23 giu - Una mezza dozzina di perizie, una miriade di interrogatori di sottufficiali ed ufficiali dell'aeronautica, prove acustiche e balistiche di ogni genere, decodificazioni di decine di tracciati

radar, il recupero di gran parte del relitto ripescato a 3500 metri di profondità. La gran mole di iniziative, indagini, atti istruttori non è servita a molto per far luce sulle reali cause e sulle eventuali responsabilità nella tragedia del DC9 dell' Itavia che la sera del 27 giugno di dieci anni fa precipitò in mare, al largo dell'isola di Ustica, provocando la morte di 81 persone. Accompagnata da polemiche e sospetti, l' inchiesta giudiziaria della magistratura Romana sul disastro si accinge a tagliare il traguardo dei due lustri senza aver raggiunto i suoi obiettivi e, soprattutto, con la ventilata ipotesi di un'archiviazione. In base alle nuove norme processuali, l' indagine deve essere conclusa, almeno formalmente, entro il prossimo 24 ottobre: sarà chiusa, ma immediatamente riaperta secondo le regole del nuovo rito. Il pubblico ministero Giorgio Santacroce ha già annunciato la richiesta di una nuova "superperizia", questa volta internazionale, e toccherà al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, trasformatosi in "giudice delle indagini preliminari", decidere se ordinarla o meno. Il nodo da sciogliere è sempre quello: bomba a bordo o missile partito da un caccia sconosciuto? Escluse via via una serie di ipotesi, dal cedimento strutturale spontaneo all' errore del pilota, le indagini degli inquirenti sulle cause della sciagura hanno ruotato sempre attorno alla tesi dell' esplosione. Però non hanno mai raggiunto risultati sufficientemente attendibili per avvalorare l' origine "interna", quella di un ordigno collocato a bordo del DC9, o "esterna", quella di un missile che avrebbe centrato la carlinga. Dopo una lunga attesa per conoscere i risultati della "superperizia" della commissione blasi sui resti del DC9 ripescati nel tirreno, l' inchiesta giudiziaria attraverso la fase più "calda" all' inizio della scorsa estate, esattamente un anno fa, quando il giudice istruttore Bucarelli firmò quindici comunicazioni giudiziarie notificate ad ufficiali e sottufficiali dell' aeronautica che la notte della tragedia erano addetti ai rilevamenti radar nei centri di Licola e Marsala. Furono tutti indiziati dei reati di falsa testimonianza, distruzione di atti e favoreggiamento personale. Si trattava di dare una spiegazione alla scomparsa di alcuni tracciati radar ed alla distruzione di documenti, come il registro della base di Licola relativo ai rilevamenti di quella sera del 27 giugno. Tra i chiamati a palazzo di giustizia era anche Luciano Carico, l' unico sottufficiale che ammise esplicitamente di aver visto sul suo schermo la traccia del DC9 e di aver notato che si affievoliva e scompariva proprio alle 20.58 di quella sera. Una circostanza del tutto inedita ed emersa a distanza di ben nove anni: sulla sua veridicità, comunque, non è stata fatta ancora chiarezza. E tutti gli altri colleghi di Carico in servizio quella sera a Marsala hanno dichiarato che non fu quello il momento in cui venne lanciato l'allarme per la scomparsa del DC9, anche perchè hanno spiegato, seppure con discordanti ricordi, che, proprio a quell'ora, per ordine dell'aeronautica, i rilevamenti "diretti" sugli aerei in volo sul Tirreno furono interrotti per dare il via ad un' esercitazione simulata e programmata da tempo, la "sinadex". Tracciati e conversazioni telefoniche tra gli addetti alle basi interessate all' operazione, perciò, farebbero riferimento proprio a quell' esercitazione e non avrebbero alcuna rilevanza ai fini dell'inchiesta sulla tragedia. Così proprio ad un momento di quell' esercitazione si dovrebbe attribuire la contestata e tanto discussa parola "mig" che, almeno stando agli esperti fonetici chiamati a decifrarla, un aviere di un centro radar non identificato avrebbe pronunciato parlando con un collega di Siracusa. Nella complessa vicenda dei tracciati si è inserita, poi, solo qualche settimana fa, la vicenda dei rilevamenti del centro toscano di Poggio Ballone. Un "mistero" in più per quelle copie sequestrate fin dal luglio 1980, inspiegabilmente rimaste in un deposito dell'aeroporto militare di Trapani, nuovamente richieste ed ottenute dal giudice Romano nel 1988, dimenticate in un cassetto e mai consegnate ai periti. (ANSA)

USTICA: A DIECI ANNI, L' INCHIESTA DELLA COMMISSIONE STRAGI

Roma, 23 giu - Centodieci ore di audizioni, 26 persone convocate a san macuto, quasi 26 mila pagine di documenti raccolti, alcuni dei quali spuntati per la prima volta dagli archivi militari, dell'amministrazione statale e dei servizi segreti. Questo il contributo - fino ad ora - della commissione parlamentare stragi e terrorismo per capire cosa è accaduto al DC9 dell' Itavia "I-Tigi"

la sera del 27 giugno del 1980. A dieci anni dalla strage, la commissione sta per inviare una sua prima relazione in parlamento. il presidente, sen. libero gualtieri, ha tuttavia indicato fin da ora quali saranno i principali obiettivi della seconda tornata di audizioni che si è già aperta con l' ammiraglio Fulvio Martini, responsabile del Sismi, che mercoledì 27, a dieci anni esatti dall' incidente, tornerà in commissione dopo la sua prima deposizione giudicata dalla commissione "insufficiente". Tra i "nodi" da approfondire - per il presidente - vi sono le "sinergie" tra sistema di difesa Italiano e nato; i collegamenti tra il centro radar di Siracusa e Martinafranca, il recupero parziale del relitto del DC9 e le difficoltà per raccoglierne tutte le parti; la "destinazione finale" dell'interessamento del Sismi nelle varie fasi dell' inchiesta; le operazioni di soccorso. Ecco in sintesi gli elementi della vicenda ormai acquisiti dalla commissione stragi sulla base dei documenti già elaborati. Fin dai primi mesi dopo l' incidente - sostiene la commissione - si cercò di contrastare l' ipotesi del missile e in questa operazione l' aeronautica "ebbe un ruolo". Lo stato maggiore, "attraverso il Sios d' arma diffidò chiunque dal sostenere la tesi del missile e arrivò a consigliare persino lo stato maggiore difesa ad attenersi strettamente a questa valutazione". Il responsabile del centro di soccorso di Martinafranca, gen. Guglielmo Lippolis, ha detto che "quasi subito deducemmo che a bordo si era verificata una esplosione in corrispondenza della seconda fila dei sedili, sul lato destro del velivolo". Lippolis parlò di questo ai superiori. L'aeronautica sostiene di aver segnalato il fatto al giudice Guarino. Questa indicazione non fu tuttavia fatta avere alla commissione Luzzatti che indagò sulle cause del disastro. "Si lasciò il parlamento discutere animatamente di cedimento strutturale - è scritto nelle comunicazioni del presidente alla commissione - condannando così l'Itavia al tracollo". L'aeronautica "aveva il dovere primario di conservare tutto il materiale senza bisogno che magistrati o inquirenti lo ordinassero". Si è inoltre accertato che "è tecnicamente possibile manipolare i nastri che contengono i dati radar, anche in Italia". Si è appurato che i nastri di ciampino - sempre sulla base della documentazione raccolta dalla commissione - arrivarono alla magistratura 26 giorni dopo l' incidente, quelli di Marsala 99 giorni dopo. Non si acquisirono i "dati" (registri delle tracce) di Marsala e di Licola, né i dati desunti da Siracusa e soprattutto dal centro operativo della difesa aerea di Martinafranca, al quale erano collegati in contemporanea almeno cinque centri radar e cioè Siracusa, Marsala, Otranto, Licola e Iacotenente. Da Marsala i dati "significativi" venivano trasmessi in "cross tell" anche a Poggio Ballone (Grosseto) che ha conservato le trascrizioni su carta dei dati alfanumerici avuti in automatico da Marsala ed altri centri. Le tracce accertate dalla commissione sono 43, alcune di aerei "vip", altre di aerei militari. I dati inviati a Martinafranca entravano nella rete del sistema nato che fa capo, in Italia, ad un centro di Verona. Dai documenti raccolti risulta una ampia azione del Sismi ed un affermarsi della "linea dell'aeronautica". "Questo significa - osserva oggi Gualtieri - che Lagorio si identificò in questa e i servizi si attivarono per conto loro per conoscere situazioni che l' aeronautica militare e il ministro della difesa volevano tenere sotto controllo totale". La collaborazione del Sios con il Sismi, pur dovuta per legge, fu "trattenuta" dallo stato maggiore dell'aeronautica. Il generale Notarnicola, responsabile della sezione controspionaggio del Sismi all' epoca, ha detto, a San Macuto, che "tutte le iniziative per approfondire la vicenda furono sistematicamente bloccate o contrastate dal direttore del servizio, gen. Santovito". C'è poi la "sensazione" dell'amm. Martini: forse gli alleati - ha detto - "non ci dissero tutta la verità sui loro aerei in quella zona la sera del 27 giugno". La commissione - ricordano le comunicazioni del presidente - ha ascoltato Lelio Lagorio e Rino Formica, responsabili all'epoca dei dicasteri della difesa e dei trasporti. L'attenzione dei commissari si è concentrata sull' episodio "dell' ipotesi missilistica" prospettata a Formica, già nel luglio, dall' allora presidente del registro aeronautico Italiano, Saverio Rana. Formica - ricorda il testo - disse di aver parlato di questa ipotesi con il responsabile della difesa. Lagorio ha detto di aver attribuito l' ipotesi "a una di quelle improvvise folgorazioni immaginifiche e fantastiche" del collega. Nulla di ciò arrivò al presidente della commissione amministrativa del ministero dei trasporti, Luzzatti, mentre il sottosegretario ai servizi segreti dell' epoca, sen. Mazzola, ha detto: "non ho mai sentito esprimere nel 1980 valutazioni di questo tipo e di questa portata". Il recupero è uno dei capitoli "più complessi ed emblematici" dell' intera vicenda: "non si riesce a capire - sostiene il presidente Gualtieri -

perchè la somma necessaria fu giudicata per lungo tempo non disponibile da parte del governo". Il recupero fu affidato alla ditta francese "infremer" che per il Sismi era "notoriamente legata ai servizi segreti francesi". In fondo al tirreno rimase il 20-30 per cento del velivolo compresa la sezione dell' aereo che si presume "impattata" dall' esplosione. "Non si poteva essere indifferenti alla nazionalità scelta per il recupero", sostiene la relazione. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 26 giu - Non potrà essere impugnata dai difensori l' ordinanza con la quale il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, dichiarando l' urgenza del processo, ha disposto che l'istruttoria sulla strage di Ustica prosegua tutta l' estate, derogando così alla norma la quale prevede che tra il 23 luglio e il 15 settembre l' attività istruttoria e dibattimentale debba restare sospesa. In un documento di tre pagine il magistrato ha ricordato che in forza delle disposizioni del nuovo codice di procedura penale, il procedimento in corso "entro cinque giorni dalla scadenza del termine di dodici mesi decorrente dal 24 ottobre 1989, data di entrata in vigore del nuovo codice", deve essere depositato in cancelleria per le requisitorie. Poi, una volta che il pubblico ministero ha illustrato le sue richieste, agli avvocati è concesso un termine di cinque giorni (prorogabili) per il deposito di memorie. E da questo momento, al giudice istruttore restano sessanta giorni per pronunciare "in ogni caso provvedimento conclusivo della formale istruzione e cioè o sentenza di proscioglimento o ordinanza di rinvio a giudizio". Se il giudice non rispetta queste disposizioni "è prevista la rimessione degli atti al pubblico ministero, mentre nei confronti del giudice, per la sua inattività, è prevista una comunicazione al procuratore generale ed al ministro", per l'avvio di un procedimento disciplinare. Il giudice Bucarelli afferma nell'ordinanza che "l' imposizione del termine del 24 ottobre 1990, se abbinata alla sospensione feriale dei termini processuali va a ledere gravemente l'esercizio della potestà punitiva dello stato". Frattanto, sul piano dell' attività istruttoria, il giudice e il p.m. Giorgio Santacroce ascolteranno giovedì prossimo l'ammiraglio Fulvio Martini e il prefetto Riccardo Malpica, responsabili del Sismi e del Sisde. Lunedì prossimo, poi, testimonieranno un ufficiale e nove sottufficiali che la sera del 27 giugno 1980 erano in servizio a Poggio Ballone. Sono il tenente Antonio De Giuseppe ed i marescialli Sandro Fabbretti, Ilvo Tassi, Salvatore Ogno, Francesco Lancioni, Francesco Carta, Salvatore Russo (che è ancora in servizio a Poggio Ballone), Luigi Marra, Donato Cozzolino e Antonio Laurentani. Questi fa parte della rappresentanza dell'aeronautica Italiana in forza presso il naew a geilen kirchen, in Germania. Frattanto agli atti del procedimento è stato acquisito un documento firmato nel 1980 dall'ammiraglio Monassi, il quale disponeva che dal 2 al 30 giugno 1980, dalle 7 alle 20 la zona prospiciente Ustica fosse vietata alla navigazione civile poichè erano in programma esercitazioni. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 2 lug - Un ufficiale e nove sottufficiali del centro radar dell' aeronautica militare che nel 1980 erano in servizio nel cram di Poggio Ballone hanno testimoniato oggi, nell' ambito dell'inchiesta sulla tragedia di Ustica. La sera del 27 giugno erano nel turno di servizio "delta", che copriva l' arco di tempo tra le 20 e le 8 del giorno successivo. I dieci anni trascorsi dal momento della tragedia hanno cancellato gran parte dei ricordi delle persone ascoltate oggi e convocate dal magistrato poichè qualche tempo fa, notizie di stampa hanno affermato che le rilevazioni fatte dal centro di Poggio Ballone sul volo del DC9 dell'Itavia, non erano state esaminate dai periti, incaricati di stabilire le cause del disastro, essendo state dimenticate "nel cassetto". Oggi, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ed il pubblico ministero Giorgio Santacroce, nelle cui mani ci sono una decina di tracciati ricopiati a mano e ricavati dall'esame delle registrazioni fatte a Poggio Ballone, hanno interrogato gli avieri che erano in servizio nel centro, per avere spiegazioni e per sapere quale fu il ruolo svolto da questa postazione allorchè si ebbe la certezza che il DC9, scomparso dagli schermi

radar, era precipitato. Dall'interrogatorio del tenente Antonio De Giuseppe è emerso che il capitano Gari, all'epoca capo controllore e morto nel 1981, aveva ricevuto una telefonata dal 1/o soc (comando di settore) di monte Venda, nei pressi di Ferrara, da cui dipendeva il centro radar. Il capitano Gari, in sostanza, veniva informato della scomparsa del DC9. Comunque Poggio Ballone, pur collaborando alle ricerche, non era in grado di svolgere un compito di primo piano. La sua zona di controllo, infatti, era in teoria di almeno 220 miglia, ma effettivamente e utilmente raggiungeva 180 miglia. Impossibile, quindi controllare la zona di Ustica, che si trova a 270 miglia. De Giuseppe ha ricordato che Gari chiese in sua presenza di parlare con Marsala. Non ha saputo però riferire che cosa fu detto a Gari da monte Venda, sottolineando, tuttavia che l'intervento di Poggio Ballone poteva essere al massimo di appoggio alle ricerche. La maggior parte dei sottufficiali ascoltati oggi (uno di loro Francesco Lancioni il giorno della tragedia non era in turno poichè in permesso matrimoniale), non ricordano nulla di preciso, tuttavia escludono che la sera del 27 giugno fossero state registrate situazioni "anormali". Il traffico aereo era regolare ed il DC9 dell'Itavia fu messo sotto controllo sin dal momento in cui partì da Bologna; poi venne seguito sino al punto in cui finiva la portata del radar di Poggio Ballone. Una parte delle domande rivolte ai testimoni ha riguardato la lettura dei tracciati radar in possesso dei magistrati. Tutti hanno spiegato che per aver un quadro esatto della situazione e per dare un significato ai segni grafici ricopiati a mano è necessario poter consultare i nastri e le registrazioni originali. Di questi documenti Bucarelli ha già disposto l'acquisizione per affidarne agli esperti la decifrazione, affinché stabiliscano a chi si riferiscano i tracciati, per stabilire cioè se indichino la presenza di aerei civili o militari. Nei tracciati già in possesso del magistrato esiste l'indicazione di un velivolo inquadrato dalle apparecchiature in volo sulla Corsica, in località Solenzara, dove si trova una base operativa francese. Secondo i testimoni ascoltati oggi potrebbe trattarsi di un velivolo inaddestramento, ma che comunque non può essere collegato con la caduta del DC9 dell'Itavia. Nei prossimi programmi di Bucarelli e Santacroce c'è ora l'affidamento della perizia internazionale per cercare di identificare le cause del sinistro, dopo le discordanti conclusioni alle quali sono giunti recentemente gli incaricati dell'accertamento tecnico più recente. Come si ricorderà, infatti dopo aver espresso concordemente che la caduta del DC9 era stata provocata dall'impatto con un missile, due dei periti hanno avallato la tesi che a provocare il disastro sia stata l'esplosione di una bomba collocata a bordo del DC9. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA "RINASCITA"

Roma, 30 giu - Si torna a parlare di tracciati radar e s'affaccia l'ipotesi della presenza nel cielo di Ustica di aerei "impegnati in operazioni di guerra elettronica" nel servizio sulla tragedia del DC-9 che il periodico "rinascita" pubblica nel numero in edicola lunedì prossimo e di cui oggi è stato anticipato il testo. Gli autori dell'articolo hanno confrontato tra loro i dati forniti dalle basi di rilevamento di Marsala e di Poggio Ballone anche con la collaborazione di un perito di parte civile, Paolo Miggiano. In una sintesi che precede il testo dell'inchiesta, rinascita sostiene che la presenza di uno di quegli aerei "era prevista dalla difesa militare Italiana che la riteneva - lo si deduce dalla traccia assegnatagli - estremamente importante". I due velivoli - uno identificato con la sigla LL004, l'altro con quella AJ450 - entrambi presenti nel cielo del Tirreno, rispettivamente al largo della Corsica ed a sud della Sardegna, quella sera del 27 giugno 1980, sarebbero stati - secondo "rinascita" - di diverse caratteristiche. Il primo "volava ad una velocità molto bassa, ed era praticamente immobile", tanto da far pensare ad "un aereo da contromisure elettroniche". L'altro, secondo quanto emergerebbe dalla registrazione di una conversazione telefonica tra un operatore del centro di Marsala ed un interlocutore sconosciuto, era stato indicato come "kilo alfa 11", una traccia con cui - è scritto nell'articolo - si individuano "aerei da seguire con particolare attenzione". Secondo "rinascita", "tutto lascia supporre che i due aerei fossero impegnati in operazioni di guerra elettronica". (ANSA)

USTICA: INTERVISTA EX COMANDANTE "SARATOGA"

Roma, 3 lug - Esiste un altro tracciato radar che potrebbe interessare i giudici Romani impegnati nell'inchiesta sul disastro del DC9 di Ustica. E' quello rilevato da uno dei radar della portaerei americana "Saratoga", che la sera del 27 giugno 1980 era alla fonda nel porto di Napoli. L'esistenza di questo tracciato è stata rivelata dall'ammiraglio James Flatley, all'epoca comandante dell'unità navale statunitense, in un'intervista trasmessa dal Gr2 e dal Tg2. Secondo quanto risulta dal testo dell'intervista diffuso dal Tg2, l'alto ufficiale della marina americana, oggi in pensione, afferma di aver consegnato quei nastri "ai suoi superiori" che gliene fecero richiesta, ma ha precisato di non ricordare la persona alla quale materialmente quei documenti furono dati. Nell'intervista, l'ammiraglio Flatley ricorda che la "Saratoga" in quei giorni di dieci anni fa stava compiendo alcuni lavori di manutenzione sui radar e che una soltanto delle apparecchiature era in funzione, "anche se tenuta molto bassa". Flatley ha aggiunto che "gli addetti alla manutenzione" quella sera "notarono qualcosa sul radar"; ha precisato però che, con il radar in quelle condizioni, "si vedono soltanto dei puntolini che si spostano", "in pratica ci sono moltissimi puntolini che vanno e vengono sullo schermo in continuazione". L'ammiraglio ha escluso infine che quella sera fossero in corso nella zona del Tirreno manovre o operazioni militari. (ANSA)

USTICA: DICHIARAZIONI EX CAPITANO CORVETTA

Roma, 4 lug - Si inabissò soltanto diverse ore dopo essere precipitato in mare il DC9 di Ustica? ed i soccorsi furono tardivi e mal organizzati? gli interrogativi sono riproposti in un servizio che il settimanale "L'Europeo" pubblica nel numero in edicola domani e del quale è stato diffuso il testo. A conferma di entrambi i sospetti, il servizio riporta le dichiarazioni dell'ex capitano di corvetta Sergio Bonifacio il quale ricorda che, la mattina del 28 giugno 1980, circa dieci ore dopo l'ultimo contatto radio tra il DC9 e la torre di controllo di Ciampino, egli si trovava "di pattuglia" con il suo "atlantic breguet" poco dietro l'elicottero che - secondo la relazione del generale Franco Pisano - fu il primo ad avvistare nel Tirreno una macchia di carburante. "Ho la soluzione del giallo di Ustica - sostiene Bonifacio nell'intervista - ed appena sarò libero dal segreto istruttorio la racconterò". L'ufficiale aggiunge: "poco distante da quella macchia io vidi molto di più: il DC9 era lì, intatto". Sempre secondo il testo dell'intervista, Bonifacio notò l'aereo, verso le otto del mattino, inabissarsi ed individuò e segnalò "i 37 corpi che sono stati poi ripescati dalla nave Doria". L'allarme sarebbe stato lanciato quindi solo a quell'ora, mentre la relazione del generale Pisano, come è noto, afferma che i primi soccorsi si mossero alle 21,55 del 27 giugno. Esisterebbero anche, secondo quanto si afferma nel servizio dell'"Europeo", nastri registrati delle conversazioni tra i centri di Licola, Marsala, Ciampino e Catania che smentirebbero la relazione di Pisano. Da un brano della conversazione tra gli operatori di Marsala e di Catania alle 21,57, ad esempio, si dovrebbe desumere che ancora nessun aereo di soccorso era decollato a quell'ora. secondo l'indagine del settimanale, poi, "il comando della marina militare di Napoli fu avvertito con più di un'ora di ritardo, alle 22,20, e non fu lanciato l'allarme ad alcuna delle navi che avevano appena concluso un'esercitazione vicino Cagliari". Il servizio dell'"Europeo" parla di altri "misteri" irrisolti, come la circostanza secondo la quale la targhetta di immatricolazione del DC9 recuperata dalla ditta "Ifremer" non corrisponderebbe a quella ufficiale registrata dall'Itavia. E, ancora, che "sul DC9 quella sera viaggiavano due carabinieri, armati ed in servizio, che scortavano un misterioso personaggio". (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 4 lug - A dieci anni dalla strage di Ustica il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha ottenuto dall'aeronautica militare i tabulati che dovrebbero contenere l'esatta trascrizione delle rilevazioni

fatte dal centro radar di Poggio Ballone (Grosseto) la sera del 27 giugno del 1980, quando nel mare dell' isola precipitò il DC9 dell' Itavia. Il documento gli è stato spedito dal 1/o roc di monte Venda, competente militarmente per la zona di osservazione in cui si trova il centro di Poggio Ballone, che li ebbe nel luglio del 1980. L'indagine del magistrato, il quale è affiancato dal pubblico ministero Giorgio Santacroce, dovrà chiarire ora perchè questa documentazione non venne fatta confluire, come avevano richiesto all'epoca il pubblico ministero di Palermo dottor marino e lo stesso Giorgio Santacroce, presso l'aeroporto di Trapani Birgi. qui, infatti, secondo le disposizioni dei due magistrati, doveva essere raccolto tutto il materiale che potesse riguardare il disastro del DC9. Ora, dopo lunghe ricerche, la documentazione riguardante le rilevazioni di Poggio Ballone, che negli ultimi tempi ha fornito lo spunto per accese polemiche provocate da inchieste giornalistiche, è stata ritrovata. Gli esperti che affiancano nell'indagine il magistrato dovranno leggere i tabulati, confrontandoli con il contenuto di undici fogli sui quali sono stati trascritti a mano dall' apposito ufficio dell'aeronautica i dati raccolti da Poggio Ballone. Nei giorni scorsi, interrogati da Bucarelli, i sottufficiali che all' epoca del disastro erano in servizio presso questo centro, denunciarono l'impossibilità di leggere questi documenti trascritti a mano, poichè ogni calcolo sul viaggio del DC9 "si può fare soltanto in base ai tracciati originali". Il magistrato, il quale intende anche stabilire perchè i tracciati di Poggio Ballone non vennero inviati al centro di raccolta di trapani, ha deciso di raccogliere tutte le informazioni possibili sui rilievi che la portaerei "Saratoga", dislocata a Napoli e facente parte della sesta flotta americana, potrebbe aver fatto la sera del 27 giugno del 1980 sul traffico aereo nella zona che con il capoluogo napoletano comprende anche Ustica. Due giorni fa, in una intervista al Tg2, l' ammiraglio James Flatley, che comandava all' epoca l' unità navale, ha ammesso che uno dei radar di bordo, benchè fosse in corso la manutenzione degli apparecchi, registrò qualche cosa. Questa circostanza era stata sempre esclusa dalle autorità. I giudici perciò, attraverso le vie diplomatiche cercheranno ora di poter avere i nastri delle registrazioni radar e di raccogliere la testimonianza di Flatley, che è in pensione. Oltre a sollecitare l' interrogatorio dell' ex comandante della "Saratoga", il pubblico ministero Santacroce ha chiesto al giudice Bucarelli di disporre uno "studio di fattibilità", per stabilire se possano essere recuperate dal fondo del mare le parti ancora mancanti del DC9, recuperato in gran parte dalla società francese Ifremer. Un'ampia documentazione fotografica fatta da quest' ultima e già allegata agli atti del procedimento dimostrerebbe che una parte del velivolo è andata in frantumi e quindi non potrebbe essere ripescata. Per quanto riguarda la "superperizia" a livello internazionale per stabilire le cause del sinistro, i magistrati stanno completando la ricerca degli esperti ai quali affidare l'indagine tecnica. A disposizione delle parti, intanto, sono state depositate le consulenze tecniche dell' aeronautica, i cui dipendenti imputati sono assistiti dal professor Carlo Taormina, e della compagnia Itavia, che ha scelto come esperto il professor Antonio Ugolini. La prima relazione avalla l' ipotesi dell' esplosione a bordo, mentre la seconda attribuisce all' impatto con un missile la causa del disastro. (ANSA)

USTICA: "L'ESPRESSO"

Roma, 6 lug - "Da quanto ci risulta, in fondo al mare non è rimasto niente, o comunque nessuna parte importante dell' aereo. Tutto, o quasi, è stato riportato in superficie". Lo afferma - in un servizio che sarà pubblicato dall'"Espresso" nel suo prossimo numero e di cui il settimanale ha anticipato una sintesi - Michel Stahlberger, dirigente dell'Ifremer, la società francese che, su incarico delle autorità Italiane, ha compiuto il recupero dei resti del DC9 nelle acque di Ustica. Lo stesso dirigente - è detto ancora nella sintesi anticipata dal settimanale - alla domanda se è vero che l'Ifremer sia legata ai servizi segreti francesi, risponde che la società è "Parastatale", "dipende direttamente dal ministero della ricerca scientifica" e non ha "alcun legame" con i militari. Il periodico ha intervistato anche Jean Roux, che dalla nave "nadir" diresse le operazioni di recupero. Roux racconta che è stato riportato in superficie "almeno il 90 per cento del DC 9". Manca la

"scatola nera", che registra gli "avvenimenti tecnici" dell' aereo in volo. "Con qualche altro giorno di ricerca - afferma il tecnico - avremmo potuto trovare anche questa. I responsabili Italiani ci dissero però di smettere perchè non serviva altro...". (ANSA)

USTICA: PARTE CIVILE, CHIESTA INDAGINE SU FOTO

Roma, 14 lug - Le dichiarazioni fatte alla commissione parlamentare sulle stragi dell' on. Giuliano Amato a proposito di presunte fotografie del relitto del DC9 fatte dagli americani, dichiarazioni smentite dal titolare dell' inchiesta giudiziaria Vittorio Bucarelli, hanno provocato un intervento degli avvocati che assistono i familiari delle 81 vittime della strage di Ustica. I penalisti hanno presentato un esposto alla procura generale ed alla procura della repubblica di Roma, sollecitando un' indagine per stabilire chi dica il vero. Nell'esposto gli avvocati Franco e Mario di Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Alessandro Gamberini e Goffredo Garaffa riportano le dichiarazioni di Amato e di Bucarelli. Il parlamentare avrebbe detto alla commissione stragi: "Bucarelli mi parlò di foto che lui aveva e che erano state scattate dagli americani". Il giudice ha replicato, affermando: le uniche fotografie di cui sono in possesso sono quelle della compagnia di recuperi francese Ifremer". Gli avvocati di parte civile chiedono alle due procure che, "nell' ambito delle rispettive competenze", dispongano accertamenti e prendano i provvedimenti conseguenti all' esito degli accertamenti stessi. Gli avvocati di parte civile hanno consegnato copia del lavoro esposto al sostituto procuratore generale Mario Lupi ed al procuratore della repubblica Ugo Giudiceandrea. Informando i giornalisti giudiziari delle loro iniziative, i penalisti hanno dichiarato che il procuratore di Roma ha dato loro notizia che subito dopo l'estate l'ufficio del pubblico ministero sarà rappresentato nell'inchiesta sul disastro da tre sostituti. Prenderanno il posto di Giorgio Santacroce, che dal prossimo mese di settembre sarà in servizio presso la procura generale della corte di appello di Roma. (ANSA)

USTICA: BUCARELLI QUERELA AMATO E SI ASTIENE DA INCHIESTA

Roma, 17 lug - Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha deciso dopo essersi consultato con i suoi legali di presentare querela per diffamazione nei riguardi dell' onorevole Giuliano Amato, per la polemica sulle fotografie che gli americani avrebbero scattato al relitto del DC9 dell' Itavia. Contemporaneamente il magistrato ha presentato istanza al presidente del tribunale Carlo Minniti di potersi astenere dalla prosecuzione dell' inchiesta. Subito dopo aver preso la decisione, Bucarelli ha fatto una dichiarazione. "Poichè sono stato accusato dall'onorevole Amato di aver detto Bugie - ha detto - mi trovo nella spiacevole necessità di uscire dal riserbo che mi ero imposto di fronte a tutte le polemiche che hanno accompagnato l'istruzione del processo per il disastro aereo di Ustica". "Ho deciso - ha aggiunto il magistrato - di proporre querela per diffamazione nei confronti dell' onorevole Giuliano Amato. Valuterà l' autorità giudiziaria chi abbia ricordi più precisi in merito alla nota questione delle fotografie che sarebbero state scattate ai relitti dell'aereo. La mia iniziativa mi obbliga conseguentemente a proporre al presidente del tribunale di Roma Carlo Minniti istanza di astensione dalla prosecuzione dell' istruttoria". (ANSA)

USTICA: BUCARELLI LASCIA INCHIESTA, SITUAZIONE

Roma, 18 lug - E' all'esame del presidente del tribunale Carlo Minniti l'istanza con la quale il giudice istruttore Vittorio Bucarelli dopo la controversia con il vicesegretario del Psi, Giuliano Amato ha chiesto di essere esonerato dalla conduzione dell'inchiesta sul disastro di Ustica. Il magistrato entro due giorni consegnerà a Minniti anche un documento nel quale illustrerà i motivi della sua decisione, motivi che ha anticipato stamane in parte con un'altra dichiarazione. Bucarelli, che come ultimo atto istruttorio ha nominato ieri la commissione internazionale che svolgerà la

superperizia sulle cause del disastro e che è stata convocata per il 30 luglio prossimo, ha detto: "ribadisco che ho preso la decisione di astenermi dall'inchiesta perchè non era più tollerabile da parte mia una situazione di continua polemica.era, inoltre, questo il solo modo per far valere nell'unica sede propria, cioè quella giudiziaria, le mie ragioni. aggiungo che ieri ho nominato il collegio internazionale dei periti ai quali il 30 luglio prossimo sarà formalmente affidata l'indagine tecnica". Il collegio peritale è composto da quattro professori della facoltà di ingegneria dell'università di Roma (Aurelio Misiti, Paolo Santini, Antonio Castellani e Giovanni Picardi) da un docente della facoltà di ingegneria dell'università di Pisa (Carlo carosa) da tre professori dell'istituto di medicina legale dell'università di Pavia (Antonio Fornari, Giovanni Pierucci e Paolo Danesino). I periti stranieri sono invece i professori Hans Forsching, dell'università Braunschweig (Germania), Arnold Francis Taylor del "granfield aviation safety center" (Inghilterra) e prof. D.C. Cooper dell'università di Birmingham (Inghilterra). Frattanto nuove iniziative sono state prese dal collegio degli avvocati che rappresentano nell'inchiesta i familiari delle vittime della strage. Stamane hanno presentato al giudice Bucarelli le loro controdeduzioni sulle perizie d'ufficio riguardante le cause del disastro e i rilievi fatti dai centri radar, nonchè una serie di istanze istruttorie.Gli avvocati di parte civile, sulla base delle considerazioni fatte dal consulente di parte Paolo Miggiano, hanno chiesto lo svolgimento di una serie di indagini istruttorie e l'acquisizione di documentazioni, tra le quali le rilevazioni fatte dal radar della portaerei statunitense "saratoga", ancorata nel golfo di Napoli, la sera in cui avvenne l'incidente. E' stato, in un' intervista fatta qualche tempo fa al Tg1 l'allora comandante dell' unità navale, ammiraglio Flattely, ad affermare che qualche cosa fu registrato e che i nastri furono consegnati alle competenti autorità. Secondo gli avvocati di parte civile bisogna recuperare anche "le residue parti del relitto ancora in fondo al mare che, essendo interessate direttamente all' esplosione, possono fornire ulteriori dati proprio sul tipo di missile che ha colpito il DC9". In proposito, c' è da ricordare che il sopralluogo della società "Ifremer", che ha recuperato il relitto del DC9, ha dimostrato che la parte mancante del velivolo è rappresentata da una serie di minuscoli frammenti, come si rileva da diverse centinaia di fotografie scattate nel corso dell' esplorazione preliminare. Le altre istanze della parte civile si riferiscono direttamente, sempre sulla base delle opinioni espresse dal consulente di parte, alle attività che furono compiute dai centri radar dell' aeronautica in funzione nelle zone percorse dal DC9 dell' Itavia.Tra l' altro gli avvocati chiedono una serie di accertamenti per quanto riguarda l'attività del centro radar di Marsala, con particolare riferimento alla rilevazione delle tracce ed al loro invio al centro di Poggio Ballone, che nell' ambito delle polemiche che sono sorte sulla conduzione dell' inchiesta sulla tragedia è diventato un punto di fondamentale importanza per sapere se siano stati regolarmente svolti i compiti assegnati a chi deve tenere sotto controllo il traffico aereo nei cieli Italiani. Gli avvocati di parte civile muovono poi una serie di censure all' esito delle indagini peritali svolte dagli esperti nominati dal magistrato perchè accertassero le cause del sinistro. Le contestazioni riguardano, soprattutto, la tesi proposta dal professor Massimo Blasi e dall' ingegner Raffaele Cerra che, abbandonando l' ipotesi dell' esplosione provocata da un missile, hanno invece avallato quella dello scoppio di un ordigno all' interno del velivolo. Infine, gli stessi avvocati chiedono altri accertamenti sostenendo che l' esercitazione simulata sinadex non venne mai fatta, che i tempi indicati per la sospensione di questa manovra per passare all' osservazione diretta, con relativo cambio di nastri, non sono regolari, che non è stata attuata nessuna procedura di sorveglianza, che l' ordine di servizio della esercitazione della sinadex" allegato agli atti è palesemente falso".Quanto alla richiesta di Bucarelli di essere sollevato dall' incarico, sembra che l'istanza sarà accolta, naturalmente dopo aver esaminato il contenuto delle motivazioni che il magistrato intende proporre. Il presidente del tribunale Carlo Minniti, conversando oggi con i giornalisti, ha ricordato che esiste una specie di regolamento approvato dal consiglio superiore della magistratura, in base al quale al giudice che decida di rinunciare all' incarico deve subentrare il collega che per anzianità venga subito dopo di lui nella graduatoria dell' ufficio. La rosa dei "candidati", che sono componenti del cosiddetto "ufficio stralcio" delegato a concludere i procedimenti avviati con il vecchio codice di procedura penale, comprende i giudici Priore - che si è occupato di fatti di terrorismo e anche del

"mig" libico precipitato sulla Sila e spesso ricollegato alla vicenda di Ustica - monastero, Iannini e Rando. Sarà il presidente del tribunale a indicare a chi di questi giudici sarà affidata la delicata indagine. Intanto, a proposito della rinuncia di Bucarelli, l'avvocato Franco di Maria, uno dei componenti del collegio di parte civile, ha giudicato "opportuna, pur se tardiva, la decisione di Bucarelli", aggiungendo: "ragioni di umana solidarietà sempre a tutti dovuta mi spingono a dispiacermi, sul piano umano, per la decisione certamente difficile e dolorosa, del giudice". (ANSA)

USTICA: BUCARELLI LASCIA INCHIESTA, COMMENTI

Roma, 16 lug - "La questione se furono o meno scattate foto dalla marina Usa è una questione del tutto marginale e non giustifica le dimissioni del giudice Bucarelli". Lo afferma Falco Accame in una dichiarazione. "A quanto ricordo - dice accame - l'Italia non accettò la collaborazione gratuita offerta dalla marina Usa e nemmeno ne chiese l'aiuto per le operazioni di ricerca e soccorso che le forze Italiane furono scarsamente in grado di effettuare. Se l'aereo DC-9 all'Italia galleggiava dieci ore dopo la caduta (e questo è il tema principale di tutta l'inchiesta) non era ovviamente stato colpito da un missile. Da qui i dubbi di Bucarelli". Secondo accame, se il pilota tentò l'ammiraglio, "come appare probabile visto che l'aereo galleggiava, il pilota era vivo almeno fino al momento dell'impatto sul mare e forse non lui solo; aspettiamo dalla magistratura di avere notizie in merito, piuttosto che dimissioni". Il sen. Antonio Rastrelli, vice presidente del gruppo missino di palazzo madama e componente della commissione sulle stragi, ha osservato che "le reciproche accuse di mendacio tra Amato e Bucarelli, indipendentemente dalla verità, un effetto positivo lo producono: tolgono definitivamente dalla scena, in sede giudiziaria, il duo Santacroce-Bucarelli che in circa dieci anni si è obiettivamente posto sul fronte ampissimo delle omissioni e delle coperture che hanno finora impedito l'accertamento univoco e certo dei fatti". (ANSA)

USTICA: BUCARELLI MOTIVA RINUNCIA A CONDURRE INCHIESTA

Roma, 20 lug - Il presidente del tribunale di Roma Carlo Minniti, al quale questa mattina il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha consegnato un documento contenente le motivazioni che l'hanno spinto a chiedere di essere esonerato dalla conduzione dell'inchiesta sul disastro di Ustica, prenderà le sue decisioni lunedì prossimo, designando il magistrato che dovrà proseguire l'indagine. Bucarelli ha spiegato in tre pagine dattiloscritte che a determinare la sua decisione è stata soprattutto un'iniziativa degli avvocati che assistono i familiari delle vittime. I penalisti, in un esposto presentato alla procura della repubblica ed alla procura generale la scorsa settimana chiedono che si accerti la verità a proposito delle dichiarazioni fatte dall'on. Giuliano Amato sulle fotografie che gli americani avrebbero scattato al relitto del DC9, dichiarazioni smentite dal magistrato. "Poiché io sono, evidentemente, una delle parti coinvolte dall'esposto, anche se ingiustificatamente - afferma Bucarelli - ancora più evidenti appaiono i motivi di grave convenienza che mi inducono ad insistere nell'istanza di astensione". Bucarelli aggiunge: "ho ispirato la mia attività istruttoria, in questo come in altri processi, esclusivamente alla ricerca della verità, considero non solo ingiustificate, ma anche offensive le critiche che mi sono state rivolte". "Rispondere ad ognuna delle critiche - rileva il magistrato - ed intervenire in ognuna delle polemiche, sarebbe inopportuno e troppo lungo. Limitandomi a quella che ha costituito, per così dire, l'ultima goccia, non solo ribadisco in punto di fatto di non aver mai avuto fotografie di provenienza americana dei resti del velivolo, ma aggiungo anche, che la logica stessa dimostra la erroneità delle affermazioni dell'on. Amato, essendo impossibile che le operazioni necessarie per eseguire fotografie possano essere state compiute senza che alcuno ne avesse notizia; essendo impensabile che tali fotografie, scattate per misteriosi motivi e fuori di ogni ufficialità potessero essere consegnate al giudice istruttore del processo, essendo impensabile e calunnioso ritenere che io possa averle ricevute al di fuori dei

corretti canali processuali o, peggio ancora, possa averle, poi, nascoste e distrutte". Bucarelli, infine, ricorda che tutti gli atti relativi al recupero furono comunicati ai capi degli uffici giudiziari e che questi ultimi furono informati del suo incontro con Amato per risolvere i problemi che comportava la campagna di recupero. Tutti i capi dell' ufficio istruzione sono stati indicati da Bucarelli quali eventuali testimoni. Alla motivazione Bucarelli ha allegato il testo della querela presentata nei confronti dell'on. Amato. "Le affermazioni del parlamentare - sostiene il magistrato nel documento - sono gravemente lesive del mio onore e del mio decoro. nel momento in cui egli afferma di non aver l'abitudine di raccontare bugie, accusa evidentemente me di avere invece, tale abitudine. E questo già costituisce un' offesa. L'offesa è ancor più grave se si considera che oggetto della bugia sarebbero fatti e atti processuali, relativi a una vicenda tanto drammatica quale è la caduta del DC9 Itavia e se si considera che tali bugie proverrebbero, secondo l' indiretta ma esplicita accusa dell' on. Amato, proprio dal magistrato incaricato di condurre l' istruzione in merito a tale vicenda". (ANSA)

USTICA: INCARICO A ROSARIO PRIORE

Roma, 23 lug - Il giudice istruttore Rosario Priore dirigerà l' inchiesta giudiziaria sulla strage avvenuta a Ustica il 27 giugno 1980. Lo ha stabilito oggi il presidente del tribunale, Carlo Minni, che ha personalmente dato notizia della sua decisione allo stesso Priore e al giudice Vittorio Bucarelli che aveva convocato nel suo ufficio. Il primo atto istruttorio che dovrà svolgere Priore, il quale a suo tempo si occupò dell' inchiesta giudiziaria scaturita dal ritrovamento sulla Sila del mig libico, che sarebbe precipitato nello stesso periodo in cui avvenne il disastro del DC9 dell' Itavia, sarà il conferimento della superperizia. A disporre questo atto istruttorio era stato lo stesso Bucarelli che aveva chiamato a far parte della commissione internazionale, che dovrebbe cercare di stabilire quali furono le cause del sinistro, otto Italiani e tre stranieri. L'incontro con gli esperti è già stato fissato per il 30 luglio prossimo a palazzo di giustizia. Da domani, il giudice Bucarelli provvederà a far trasferire nell' ufficio di Priore tutti gli atti dell'inchiesta. Si tratta di decine di voluminosi fascicoli contenenti i documenti riguardanti gli accertamenti svolti dall'autorità giudiziaria a cominciare dalla sera stessa del disastro. (ANSA)

USTICA: SOSPESO CONFERIMENTO "SUPERPERIZIA"

Roma, 26 lug - Il giudice istruttore Rosario Priore, che da alcuni giorni ha assunto la direzione dell'inchiesta giudiziaria sul disastro aereo di Ustica, sostituendo il collega Vittorio Bucarelli, ha sospeso il conferimento della "superperizia", destinata ad accertare definitivamente le cause del sinistro, ad un gruppo di undici esperti, tre dei quali di nazionalità straniera (uno tedesco e due inglesi). La consegna dei quesiti era già stata fissata dal giudice Bucarelli per il 30 luglio prossimo; Priore ha però deciso di accogliere una istanza presentata il 24 luglio scorso dagli avvocati che assistono i familiari delle 81 vittime della tragedia. Secondo indiscrezioni, i periti sarebbero stati convocati per il 28 agosto. I penalisti avevano sottolineato nella loro memoria che prima di conferire l' incarico peritale il giudice istruttore Priore avrebbe dovuto conoscere, anche se in maniera non approfondita, il contenuto delle migliaia di atti che compongono il "dossier" dell'inchiesta e che gli sono stati consegnati da pochi giorni. Inoltre gli avvocati avevano sollevato dubbi sulla composizione del collegio peritale, sostenendo l' inopportunità che venissero confermati nell' incarico esperti scelti da Bucarelli prima di "abbandonare". Su questa obiezione, Priore non ha preso per il momento alcuna decisione. Gli avvocati di parte civile, presentando le loro richieste, hanno rilevato per quanto riguarda la nomina dei periti che non era questo un compito di Bucarelli, visto che aveva già deciso di abbandonare l'inchiesta, ma di Priore. Infatti, affermano gli avvocati con i periti deve "sempre sussistere un rapporto fiduciario da parte del magistrato che li ha scelti, rapporto che ovviamente non può esistere da parte di chi non li ha vagliati (il giudice Priore) ma li ha soltanto subiti". In mattinata gli avvocati di parte civile avevano incontrato il procuratore della

repubblica Ugo Giudiceandrea, il quale ha confermato loro che fin dal momento in cui sarà conferita la superperizia entrerà in funzione il "pool" di pubblici ministeri che sostituirà il magistrato Giorgio Santacroce, trasferito alla procura della repubblica. A dirigere questo gruppo sarà il procuratore aggiunto Michele Coiro che avrà al suo fianco almeno due sostituti. Ogni settimana, nell'ufficio di Giudiceandrea, sarà fatto, il punto della situazione. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 1 ago - Uno "staff" di tre magistrati ha sostituito il pubblico ministero Giorgio Santacroce - trasferito, com'è noto alla procura generale - nell'incarico di rappresentante della pubblica accusa nell'inchiesta sul disastro di Ustica. Sono il procuratore aggiunto Michele Coiro ed i sostituti Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. I tre magistrati si sono incontrati oggi con il giudice istruttore Rosario Priore, titolare dell'inchiesta dopo la rinuncia di Vittorio Bucarelli, che per dieci anni ha indagato sui tragici fatti accaduti il 27 giugno del 1980. Nell'aula "bunker" di piazza Adriana, dove lavora Priore, si è svolta oggi una riunione per programmare il lavoro. Il giudice istruttore Priore, comunque, ha già avviato numerosi atti istruttori, interrogando anche diversi alti ufficiali dell'aeronautica. Secondo quanto si è appreso, nell'attività il magistrato sarà affiancato da ufficiali e sottufficiali del reparto operativo dei carabinieri, ai quali ha delegato il compito di fare accertamenti. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 4 ago - Con l'avvio di un'intensa attività istruttoria, il giudice Rosario Priore, al quale è stato affidato l'incarico di Ustica dopo la rinuncia del suo collega Vittorio Bucarelli, ha ripreso in esame l'intera vicenda. Il magistrato nelle indagini è affiancato da un nucleo di polizia giudiziaria formato da carabinieri del reparto operativo e da funzionari della Digos e dell'Ucigos. Nei giorni scorsi, Priore si è recato a Napoli, per ispezionare i resti del DC9 recuperati dalla società francese "Ifremer" ed ha interrogato l'equipaggio dell'aereo da ricognizione "atlantic-breguet" che, levatosi in volo dall'aeroporto di Cagliari-Elmas alle 3 di notte, raggiunse verso le 7 il luogo in cui era precipitato il DC9 dall'Itavia. Soprattutto l'interrogatorio di questo equipaggio, che era agli ordini del comandante Sergio Bonifacio interessava il giudice Priore. Infatti qualche tempo fa un settimanale, basandosi su dichiarazioni attribuite a Bonifacio, aveva sostenuto la tesi che nel momento in cui l'"atlantic-breguet" raggiunse il mare di Ustica, il DC9 era ancora a galla. E poichè in quel momento erano passate almeno dieci ore dall'attimo in cui il velivolo dell'Itavia era scomparso dagli schermi dei radar dell'aeronautica, ulteriori dubbi potevano emergere circa le cause dell'incidente. Le dichiarazioni dello stesso comandante Bonifacio e di otto degli uomini del suo equipaggio (gli altri saranno interrogati prossimamente) non avrebbero confermato questa tesi. In particolare, Bonifacio avrebbe riferito al magistrato d'aver visto a pelo d'acqua una sagoma chiara attraversata longitudinalmente da una striscia nera. Avrebbe però escluso d'aver notato un ribollito d'acqua attorno a questa sagoma; il che avrebbe potuto avallare l'ipotesi che proprio mentre l'"atlantic-breguet" arrivava sul luogo e ciò a dieci ore dall'allarme, il DC9 dell'Itavia stava sprofondando negli abissi. Quanto al sopralluogo a Napoli, Priore, accompagnato dal maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini e dai funzionari della Digos e dell'Ucigos, ha ispezionato in due hangar dell'aeroporto di Capodichino i resti del DC9 recuperati dalla società francese "Ifremer" tra il 1988 ed il 1989. Dal sopralluogo è risultato che il materiale si trova in precario stato di conservazione, poichè è in atto un procedimento di corrosione provocato dal sale che si è depositato sul relitto durante la permanenza in mare. Altri sopralluoghi saranno fatti nei prossimi giorni per cercare di bloccare il degrado del reperto, che è ancora affidato alla commissione Blasi, nominata da Bucarelli e incaricata di fare le prime perizie sulle cause del sinistro. Come è noto le conclusioni sono state contrastanti, essendo stata formulata da due esperti la tesi dell'esplosione a bordo e dagli

altri tre dell'impatto con un missile. Al giudice Priore si pone ora il problema dell' eventuale recupero delle parti mancanti del DC9. La società Ifremer, quando interruppe il suo lavoro, filmò e fotografò a distanza ravvicinata i frammenti del velivolo che apparivano sparsi in un' ampia zona del fondo marino. Priore nei prossimi giorni esaminerà tutta questa documentazione fotografica ed insieme con gli esperti ai quali affiderà la "superperizia" deciderà se sia il caso di recuperare i frammenti. Trattanto i magistrati della procura della repubblica che hanno sostituito il loro collega Giorgio Santacroce nella attività istruttoria stanno prendendo cognizione delle migliaia e migliaia di carte che compongono il dossier dell' inchiesta. Il procuratore aggiunto Michele Coiro ed i sostituti Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli in questi giorni stanno tenendo riunioni con lo stesso Santacroce, che per dieci anni ha rappresentato la pubblica accusa nella vicenda, per avere da lui un quadro completo della situazione. Santacroce dal prossimo mese di settembre sarà trasferito alla procura generale presso la corte di appello. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 8 ago - Il giudice Rosario Priore, che da circa un mese ha assunto la direzione dell' inchiesta sul disastro di Ustica, ha revocato l' ordinanza con la quale il suo collega Vittorio Bucarelli, prima di essere esonerato (a sua richiesta) dall' incarico, aveva dichiarato nel giugno scorso "l' urgenza del processo", disponendo che le indagini proseguissero anche in estate. In particolare, con questo provvedimento Bucarelli aveva rinunciato alla sospensione dei termini che impediscono lo svolgimento dell' attività giudiziaria ordinaria per il periodo di tempo che va dal 23 luglio al 15 settembre. Tutto questo tempo Priore potrà recuperarlo successivamente al 24 ottobre prossimo, giorno in cui, secondo le disposizioni del nuovo codice di procedura penale, devono concludersi tutte le istruttorie cominciate con la vecchia normativa. Avrà quindi tempo fino al 9 dicembre per svolgere i suoi accertamenti; secondo voci raccolte in ambienti giudiziari, non sembra escluso che una nuova legge possa concedere ai magistrati impegnati in indagini particolarmente complessi maggior tempo per concludere le istruttorie. Nell'ambito della prossima attività istruttoria Priore ha in programma anche una rogatoria in america per ascoltare il contrammiraglio James Flatley, all'epoca del disastro di Ustica comandante della portaerei Saratoga, alla fonda nel golfo di Napoli. Inoltre, prima della ripresa dell' attività giudiziaria ordinaria e rinunciando alle ferie, il magistrato, per accelerare i tempi, intende svolgere una serie di atti che non richiedono la presenza degli avvocati di parte civile e della difesa. L'attività istruttoria che Priore intende programmare e svolgere subito dopo il ferragosto è particolarmente intensa. Tra l' altro, dovrà nominare il collegio di esperti internazionali in ingegneria, medicina legale e scienze aeronautiche che dovrà riesaminare tutto il materiale raccolto e formulare, con una "superperizia", le ipotesi più probabili sulle cause del disastro. Bucarelli, prima di lasciare l' indagine, aveva nominato undici esperti Italiani, tedeschi e inglesi, ma Priore avrebbe deciso di affidare l' incarico, che sarà conferito entro i primi giorni di settembre, ad altri esperti. prima di decidere, si consulterà con i magistrati della procura della repubblica Michele Coiro, Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, che hanno sostituito nell' indagine il loro collega Giorgio Santacroce, trasferitosi alla procura generale presso la corte di appello. L' indagine sul disastro di Ustica, nella quale Priore potrebbe essere affiancato da un altro collega, vista la complessità dei fatti, potrebbe essere allargata, a quanto si è appreso, con una richiesta di collaborazione ad alcuni uffici del ministero degli esteri che, in relazione alle loro competenze, potrebbero fornire informazioni. Sino ad ora la farnesina non era stata mai interpellata sulla vicenda di Ustica. Fra questi atti figura, in particolare, la rogatoria di Flatley. nello scorso mese di luglio, poco prima che Bucarelli lasciasse la direzione dell'indagine, l' ufficiale americano diede un'intervista al Tg2, ricordando che i radar della "Saratoga" pur avendo il 27 giugno la maggior parte delle apparecchiature in revisione, riuscì a stabilire, attraverso l' unico radar in funzione, che c' era nei cieli dell' Italia meridionale un intenso traffico aereo, proprio mentre il DC9 dell' Itavia si trovava in quegli spazi. Perciò Priore intende recarsi negli stati uniti accompagnato dal maggiore

dei carabinieri marcantonio Bianchini e dagli investigatori della Digos e dell'Ucigos che collaborano all'indagine per conoscere da Flatley, che è ormai in pensione, ulteriori particolari sulle intercettazioni compiute dal radar della Saratoga. L'ex presidente della commissione difesa della camera Falco Accame, che in una dichiarazione ha ribadito ieri l'ipotesi, contenuta in due lettere inviate di recente ai presidenti delle camere, che il DC-9 "non cadde in seguito all'esplosione di una bomba o di un missile, che lo avrebbe ridotto in frantumi, ma tentò un drammatico ammaraggio di emergenza", ha consegnato al magistrato una serie di documenti. L'ex parlamentare ha affidato al segretario del giudice un "dossier" dal quale dovrebbero emergere gli elementi che adduce a sostegno della sua ipotesi. I della pubblica accusa nell'inchiesta decideranno prossimamente se chiedere che Accame e l'ex sottufficiale siano ascoltati da Priore come testimoni. (ANSA)

USTICA: NOMINATO COLLEGIO PERITALE

Roma, 7 set - Il giudice istruttore Rosario Priore, che conduce l'inchiesta sul disastro del DC9 di Ustica, ha notificato oggi l'ordinanza con la quale ha, in parte, modificato il collegio dei periti incaricati di compiere una super perizia sul relitto dell'aereo. Rispetto al collegio nominato dal giudice Vittorio Bucarelli poco prima della sua rinuncia alla titolarità dell'inchiesta, risultano esclusi tre medici legali che sono stati sostituiti con due esperti svedesi. Priore, accogliendo una istanza presentata dai legali di parte civile ha ritenuto infatti che non sussistono motivi di nuovi accertamenti d'ordine medico-legale. Il collegio dei periti risulta così composto: Aurelio Misiti, Paolo Santini, Antonio Castellani tutti docenti della facoltà di ingegneria della facoltà di Roma; Carlo Casarosa, professore della facoltà di ingegneria dell'università di Pisa; Hans-Forshin, professore dell'università di Braunschweig (Rfg); Francis Arnold Taylor, direttore del Cranfield Aviation Safety Center (Gran Bretagna), D.C. Cooper, professore dell'università di Birmingham (G.B.); Goran Lilia, ingegnere dell'istituto Flygtekniska Forsokanstalten di Proma (Svezia); Gunno Gunnvall, responsabile dell'ufficio di analisi radar del ministero della difesa Svedese. Il consigliere Priore ha fissato per il 25 settembre prossimo l'assegnazione dell'incarico al nuovo collegio peritale. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 8 set - Sarà particolarmente approfondita e complessa l'indagine tecnica che il 25 settembre prossimo il giudice istruttore Rosario Priore affiderà alla commissione internazionale di esperti incaricati di identificare le cause del disastro di Ustica. Il magistrato, tralasciando gli accertamenti di natura medico-legale, punta a risultati che potrebbero scaturire da indagini sull'attività radaristica in atto al momento della caduta del DC9 dell'Itavia e da accertamenti che riguardando la meccanica del volo e la struttura degli aerei potranno "fotografare" lo stato di salute del DC9. In particolare questa ultima indagine dovrà fornire elementi di giudizio, attraverso un esame dei materiali impiegati nella costruzione del velivolo per capire come le strutture in caso di una esplosione potevano reagire. Insieme con l'affidamento della perizia, il giudice Priore, che nelle indagini è affiancato dal maggiore Marcantonio Bianchini del reparto operativo dei carabinieri, ha in programma un'intensa attività istruttoria, a completamento di quella svolta nel periodo estivo e che non ha comportato la presenza degli avvocati di parte. E' stato nell'ambito di questa attività che il magistrato ha già inviato alle autorità americane una richiesta di rogatoria per poter interrogare alcuni ufficiali che nel 1980 erano in servizio a Napoli nell'ambito dell'alleanza Nato. La trasferta in America, come è stato già detto in passato, riguarda accertamenti sulle rilevazioni radar che la portaerei Saratoga, all'epoca all'ancora nel golfo di Napoli, avrebbe fatto sul volo del DC9. In particolare, oltre all'allora comandante dell'unità navale contrammiraglio James Flatley, il giudice Priore vorrebbe ascoltare anche l'ufficiale che all'epoca era comandante in capo della sesta flotta statunitense dislocata nel mediterraneo ed altri suoi collaboratori, ai quali furono consegnati,

secondo Flatley, i nastri contenenti le rilevazioni fatte da uno dei radar della portaerei. Gli elementi che sulle registrazioni radar verranno eventualmente acquisiti in america, saranno poi consegnati ai periti per essere esaminati insieme con le rilevazioni fatte dai centri di osservazione all' aeronautica. L'indagine tecnica, comunque, anche se riguarda tre diversi aspetti, dovrà consentire di giungere ad una conclusione complessiva. E' per questo motivo, considerato che ormai agli investigatori ed al magistrato resta un ristretto margine di tempo per concludere l'inchiesta secondo le norme del vecchio codice di procedura penale, che gli esperti dovranno lavorare intensamente. Tra l' altro, è intenzione del magistrato trasferire a Roma o in una zona limitrofa i resti del DC9 che fino ad oggi, dopo il recupero sono stati custoditi in un hangar dell' aeroporto di Capodichino, a Napoli. Nell' hangar dello scalo partenopeo il giudice Priore, insieme con i pubblici ministri Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi che per tutto il periodo estivo hanno raccolto testimonianze di decine di persone, tra le quali coloro che subito dopo la notizia del disastro parteciparono ai soccorsi, hanno fatto diversi sopralluoghi per verificare lo stato del relitto e decidere se le parti mancanti possano essere utili per le prossime indagini affidate al collegio internazionale che comprende cinque Italiani e cinque stranieri. Un suggerimento, comunque, verrà dall' esame delle riprese filmate fatte dalla società Ifremer, Francese, prima di avviare il recupero della maggior parte del DC9. I filmati offrono una panoramica di quanto è rimasto sul fondo e saranno i diversi tecnici che collaborano con Priore a dover stabilire se i frammenti fotografati dalla società francese possano servire per lo svolgimento della "superperizia". In questo caso il magistrato dovrà provvedere al loro recupero. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 18 set - Nuovi accertamenti sono stati disposti dal giudice Rosario Priore nell' ambito dell' inchiesta giudiziaria sul disastro di Ustica. Il magistrato, che in questi giorni sta facendo trasferire in un hangar dell' aeroporto militare di pratica di mare i resti del DC9 recuperati dal fondo del mare e sino ad ora custoditi nell' aeroporto di Capodichino, a Napoli, ha infatti allargato il fronte delle indagini sul recupero dei corpi dei passeggeri avvenuto subito dopo la tragedia, sulle modalità con le quali furono svolte le operazioni di soccorso e sui motivi che avevano indotto i passeggeri ad intraprendere il viaggio verso la sicilia il 27 giugno del 1980. Domani il magistrato, che si avvale della collaborazione del maggiore Marcantonio Bianchini, del reparto operativo dei carabinieri, e di funzionari della polizia di stato, ha convocato nell' ufficio "bunker" di piazza Adriana i componenti della commissione peritale che sulle cause del disastro hanno formulato, dopo una prima perizia i cui esiti furono condivisi all' unanimità, un' ipotesi divergente circa le cause del disastro. Alcuni, infatti, sono rimasti fedeli alla prima ipotesi, e cioè che il DC9 precipitò per l' impatto con un missile, mentre gli altri propendono per la esplosione di un ordigno collocato a bordo del velivolo. La decisione di trasferire a Roma i resti dell' aereo per metterlo a disposizione della commissione internazionale incaricata di stabilire quali furono le cause del disastro è stata presa diversi giorni fa. Il trasporto, che richiederà alcuni giorni, viene fatto con automezzo della protezione civile ed è seguito dai periti che esaminarono il relitto per le precedenti perizie nonché da quelli nominati il 7 settembre scorso. Quanto alle indagini in Sicilia, il giudice Priore ha interrogato il medico legale che con tre colleghi, poi morti per diverse cause (uno di essi, il dottor Giaccone, è rimasto tempo fa vittima di un incidente automobilistico a Palermo su cui è in corso una indagine) esaminarono le salme dei passeggeri subito dopo il loro recupero. Il magistrato intende sapere quanti furono i corpi recuperati, quali analisi furono fatte e quale fu l' esito degli accertamenti. Notizie potranno emergere dai registri dell' istituto di medicina legale e dell' obitorio di Palermo sequestrati dal maggiore Marcantonio Bianchini. Un' altra parte dell' indagine avviata in sicilia riguarda i soccorsi organizzati subito dopo che giunse la notizia del disastro. I funzionari della polizia che collaborano con Priore si sono fatti consegnare dalla capitaneria di porto di Palermo documenti relativi a questa operazione. Gli accertamenti del giudice Priore riguardano anche i passeggeri del DC9 dell' Itavia che, partito da Bologna, era diretto a Palermo. Il magistrato intende accertare per quali motivi le 81

persone salite a bordo si recavano in sicilia. L'indagine è particolarmente importante per stabilire la fondatezza di alcune voci, più volte importante per stabilire la fondatezza di alcune voci, più volte ricorrenti nel corso dell' inchiesta, che davano per certa la presenza sul DC9 di un esponente della mafia scortato da due carabinieri. Due militi risultano effettivamente nella lista dei passeggeri, ma dagli accertamenti svolti sino ad oggi risulta che si recavano in sicilia per un periodo di licenza. Intanto per domani mattina nell' ufficio di Priore sono stati convocati il prof. Massimo Blasi e gli ingegneri Raffaele Cerra, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio ed Ennio Imbimbo. Hanno svolto le due perizie tecniche per identificare le cause del disastro, ma i primi due, nelle conclusioni della seconda indagine, si sono dissociati dagli altri, formulando l' ipotesi che l' esplosione possa essere stata provocata da una bomba collocata a bordo. il magistrato li ha convocati per chiedere loro diversi chiarimenti e notizie sui motivi che hanno determinato la scissione. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 19 set - I cinque componenti della commissione tecnica che svolsero le perizie sul DC9 dell'Itavia per identificare le cause del disastro dovranno rispondere entro 30 giorni a ben 29 quesiti posti loro dal giudice istruttore Rosario Priore che sta ripercorrendo tutte le tappe dell'inchiesta nel tentativo di concluderla entro il 24 ottobre prossimo, giorno in cui perderà efficacia il vecchio codice di procedura penale. Gli ingegneri (Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio ed Elio Imbimbo) hanno incontrato oggi il giudice. Priore ha chiesto agli ingegneri perchè dopo una prima conclusione che attribuiva ad un impatto con un missile il disastro del DC9, due di loro modificarono successivamente le loro conclusioni (infatti Blasi e Cerra hanno riproposto la vecchia tesi dell' esplosione di un ordigno collocato a bordo, mentre gli altri tre sono rimasti fermi sulle loro precedenti posizioni). Ora, attraverso le risposte ai quesiti, il magistrato spera di avere un quadro più chiaro del fatto e raggiungere quella certezza che ancora gli Manca sulla dinamica dell' incidente. Ai periti il giudice Priore ha chiesto di spiegare anzitutto "come possa conciliarsi con l'ipotesi di un'esplosione interna il quantitativo e il tipo di frammenti individuati e l' assenza di dati obiettivi su tutte le salme recuperate". Sempre riferendosi all' ipotesi dell'esplosione di una bomba, il magistrato ha chiesto di riferire quale possa essere "in considerazione dello stato degli interni delle parti recuperate, in particolare dei vani del carrello, dei vani bagagli e della posizione del vano carrello anteriore rispetto alla cabina di pilotaggio, la collocazione dell'ordigno all'interno dell' aeromobile". Quanto all'ipotesi del missile, i periti dovranno riferire se sia stata esaminata l'ipotesi che la provenienza dei frammenti recuperati derivi dalla testata o dal corpo di un missile. Inoltre, riferendosi a due fori con andamento esterno- interno trovati sul portellone del bagagliaio anteriore, i periti dovranno dire se la loro posizione e la traiettoria interna degli oggetti che "li hanno provocati siano compatibili con il punto di presumibile impatto di un missile e con la conseguente direzione dei frammenti". Altri quesiti riguardano poi i rilievi radar, la simulazione "sinadex" fatta dal centro di Marsala e le tracce registrate dagli apparecchi circa il volo del DC9 fino alla sua scomparsa dagli schermi radar. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 5 ott - La procura della repubblica di Roma sollecita l' allargamento delle indagini sulla tragedia di Ustica. I pubblici ministeri Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, che rappresentano la pubblica accusa, hanno infatti chiesto al giudice istruttore Rosario Priore di far eseguire nuovi accertamenti sulla "scatola nera" che contiene la registrazione dei suoni, la cosiddetta "voice recorder", recuperata tra i relitti del DC9 dell' Itavia per conoscere la natura dei rumori di fondo captati dall' apparecchiatura. L' indagine era già stata fatta ed aveva riguardato, in particolare, le voci degli uomini dell' equipaggio. Ora ai pubblici ministeri interessa sapere dagli esperti qual' è la natura dei rumori di sottofondo e chiedono agli esperti di dire se sia rilevabile anche il rumore dell'

esplosione che avrebbe determinato il disastro. Intanto, all' esame del giudice Priore e dei pubblici ministeri sempre nell' ambito dell' inchiesta su Ustica, ci sono una serie di documenti che soltanto recentemente sono stati acquisiti agli atti. si tratta, tra l' altro, dei "dossier" giudiziari riguardanti l'attività del "superSismi", che fu qualche anno fa al centro di un processo penale a Roma, e di atti processuali riguardanti il processo per la strage di Bologna. Quanto all' inchiesta, il giudice Priore è tornato nuovamente a venezia in questi giorni per svolgere alcuni atti istruttori, ma su di essi non si sono apprese notizie. (ANSA)

USTICA: SVILUPPI INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 6 ott - L'inchiesta giudiziaria sul disastro avvenuto il 27 giugno del 1980 a Ustica si sviluppa in diverse direzioni ed ha portato in questi giorni il giudice Rosario Priore, i pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, nonchè i loro collaboratori (il maggiore marcantonio bianchini, del reparto operativo dei carabinieri, e funzionari dell'Ucigos) nel veneto. Per due giorni magistrati ed investigatori hanno fatto interrogatori, sequestrato documenti, acquisito testimonianze. In particolare, la documentazione si riferisce all' attività di società che hanno sede a Trieste ed a Verona, ma nulla di preciso è trapelato sulle ragioni di questo "blitz". Quanto agli altri aspetti di questa fase dell'indagine, Priore ha avuto a venezia un incontro con il collega Felice Casson, che da anni si sta interessando ad indagini riguardanti un traffico d' armi tra l' Italia e la Libia, nonchè di terrorismo nero. A Padova, invece, il magistrato ha interrogato alcune persone, che all' inizio dell'agosto del 1980, a un mese dal disastro di Ustica, furono coinvolte in un tentativo di "golpe" contro Gheddafi fatto dalla nona brigata comandata da idriss chaibi e finita in una strage. Le truppe fedeli al colonnello, infatti, uccisero a Tobruk circa seicento persone e ne ferirono altre quattrocento. A Padova il giudice Priore ed i suoi collaboratori hanno interrogato Enzo Castelli, Edoardo Seliciato e Aldo Del Re. Furono coinvolti con gravi accuse, nei fatti di Tobruck e la corte di assise libica li condannò a varie pene. Hanno trascorso sei anni nelle carceri della Jamahiria. Poi il 7 ottobre del 1986 furono graziati e contemporaneamente il governo Italiano rispedì in patria tre dei cosiddetti "killer" di Gheddafi, condannati in Italia per omicidio e tentativo di omicidio. I tre Italiani, interessati all' attività di un' impresa edilizia, hanno dovuto rispondere a numerose domande sui fatti che li hanno coinvolti un mese dopo il disastro di Ustica e la caduta sulla Sila di un "mig". Non è escluso che durante l'interrogatorio si sia fatto riferimento alle voci secondo le quali all'epoca era in atto un tentativo di rovesciare il dittatore libico e che il disastro di Ustica e la caduta del "mig" possano rientrare nella stessa vicenda. Quanto all' incontro con il giudice Casson, c'è stato tra questi e Priore uno scambio di informazioni e di documenti riguardanti le indagini sul traffico di armi con riferimento all'attività del cosiddetto "Supersismi", e il depistaggio tentato subito dopo il disastro, quando si coinvolse nelle indagini l' estremista di destra affatigato, inizialmente indicato quale probabile responsabile dell' attentato che determinò la strage. Una tesi poi definitivamente smentita. Sulla tragedia di Ustica prosegue intanto il lavoro della commissione incaricata di svolgere la superperizia per identificare le probabili cause del disastro. In questi giorni gli esperti dovranno dire se sia necessario recuperare le parti mancanti del velivolo ripescato in fondo al mare dalla società francese "Ifremer". A loro disposizione, per il momento, ci sono la cabina di pilotaggio, le ali, i motori e la parte terminale compresa la coda. manca in gran parte la carlinga. I periti stanno ora ricostruendo la sagoma per dare una risposta ad uno dei quesiti posti loro dal magistrato, e cioè se sia necessario procedere al recupero delle parti mancanti, peraltro andate in frantumi, come hanno rivelato le riprese cinematografiche e le fotografie fatte dalla "Ifremer" durante la campagna di recupero. (ANSA)

USTICA: GIUDICE PRIORE IN CALABRIA

CastelSilano (Catanzaro), 8 ott - Il giudice istruttore del tribunale di Roma Rosario Priore, che sta

indagando sul disastro di Ustica, ha compiuto stamattina un sopralluogo a Castelsilano, dove il 18 luglio 1980 cadde un "mig" di nazionalità libica. La notizia, diffusasi negli ambienti investigativi, è stata confermata dal sindaco di Castelsilano, Salvatore Ambrosio. Il giudice Priore si è recato in elicottero in località "Timpa delle Magare", dove furono trovati i resti dell' aereo, la cui caduta è stata più volta messa in relazione con il disastro del 28 giugno 1980 del DC9 ad Ustica. Il magistrato ha interrogato alcuni testimoni che, all' epoca dei fatti, erano già stati ascoltati in relazione alla caduta del "mig". In particolare sarebbe stata ascoltata Addolorata Carchidi, una contadina che avrebbe visto quel giorno l' aereo abbassarsi prima di schiantarsi su un costone roccioso. Sarebbero state effettuate anche alcune riprese filmate della zona. Il collegamento fra il disastro di Ustica e la caduta del mig, nonostante la differenza nelle date dei due episodi, è emerso alcuni anni fa in seguito ad alcune dichiarazioni di uno dei due periti medico legali il quale sosteneva di avere depositato una memoria aggiuntiva alla perizia sul cadavere del pilota libico, in cui retrodatava la morte di almeno 15 giorni. ma questa memoria aggiuntiva non è stata mai trovata. Il procuratore della repubblica del tribunale di Crotona, Elio Costa, un anno fa, dopo aver convocato il perito e tutte le persone che si trovavano negli uffici giudiziari nel giorno in cui era stato asserito che era stata depositata la memoria aggiuntiva, non riuscendo a trovare traccia di quel rapporto, chiese al giudice istruttore, Giovanni Staglianò, l' archiviazione, che fu effettivamente disposta dall' ufficio istruzione alcune settimane dopo. Sui particolari del sopralluogo compiuto da Priore non si hanno particolari dalle fonti ufficiali. Oltre ad Annunziata Carchidi sarebbe stato ascoltato un ragazzo che il 18 luglio 1980 pascolava le pecore nella zona di "Timpa delle Magare". Non è stato invece interrogato il sindaco dell' epoca, Francesco Brisinda. Il magistrato Romano è stato accompagnato nel sopralluogo da ufficiali del reparto operativo del gruppo di Catanzaro dei carabinieri. Priore è ripartito dalla Calabria nel primo pomeriggio. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 17 ott - Si basa sulle dichiarazioni fatte nello scorso mese di settembre al giudice istruttore Rosario Priore, al quale è affidata l' inchiesta sul disastro di Ustica, l' audizione di oggi del capo della polizia Vincenzo Parisi dinanzi alla commissione parlamentare d' inchiesta su terrorismo e stragi. Copia del verbale contenente le dichiarazioni di Parisi, il quale ha attribuito, tra l' altro, ad attività terroristica internazionale, realizzata con l'impiego di un missile, il disastro del DC9 dell' Itavia, è stata trasmessa tempo fa da Priore alla commissione parlamentare che perciò ha ritenuto opportuno convocare il capo della polizia. Nel corso del colloquio avuto con Priore, secondo quanto si è appreso negli ambienti giudiziari, il prefetto Parisi avrebbe espresso una serie di considerazioni anche su di una presunta opera di depistaggio avvenuta subito dopo il disastro. Inoltre, riferendosi alle polemiche riguardanti presunte manomissioni ai dati registrati dai radar dell' aeronautica che controllarono il volo del DC9, Parisi avrebbe sottolineato che eventi di tal genere non potevano non essere individuati da chi controlla il traffico aereo, avanzando il sospetto che ad alterare la realtà dei fatti possano aver contribuito eventuali soggetti deviati. Oltre a Parisi, il giudice Priore ha anche ascoltato il direttore del Sisde Riccardo Malpica, il segretario generale del Cesis prefetto Richero, il capo di stato maggiore dell' aeronautica Nardini. Il giudice Priore, che sta praticamente ripercorrendo tutte le varie tappe dell' indagine nel periodo in cui era affidata al magistrato Vittorio Bucarelli, ha anche interrogato il direttore della società francese Ifremer, Leroux, che provvede al recupero dal fondo del mare del relitto del DC9, attualmente conservato in un hangar dell' aeronautica a Pratica di Mare. E' qui che lo stanno esaminando i dieci componenti del collegio internazionale ai quali il magistrato ha affidato il compito di stabilire, attraverso una nuova valutazione dei dati emersi dall' inchiesta, le cause del disastro. Venerdì prossimo il collegio di periti si riunirà per decidere se debbano essere riportate in superficie le parti mancanti del velivolo, parti che tuttavia la Ifremer ha filmato e fotografato. All' esame del magistrato sono in questi giorni numerosi documenti, consegnati, tra gli altri, dal prefetto Malpica. Si tratta di atti d'

archivio che si riferiscono al disastro di Ustica e che il giudice Priore ha ritenuto importanti per la prosecuzione delle indagini. (ANSA)

USTICA: PM STRAGE BOLOGNA SU AUDIZIONE PARISI

Bologna, 18 ott - "non so che elementi abbia il prefetto Parisi per dire quelle cose, credo comunque che i magistrati delle inchieste sulle stragi di Ustica e di Bologna dovranno esserne messi al corrente". Lo ha detto il sostituto procuratore della repubblica di Bologna Libero Mancuso, pm nel processo di primo grado per la strage del 2 agosto 1980, rispondendo ad un redattore dall'ansa che gli chiedeva un giudizio sul contenuto dell'audizione del capo della polizia Vincenzo Parisi davanti alla commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo. Significa che il capo della polizia sarà interrogato dalla magistratura bolognese? "credo che se ha davvero elementi di novità - ha risposto Mancuso - li metterà lui stesso a disposizione dei giudici". Il magistrato, che insieme ai giudici istruttori Vito Zincani e Sergio Castaldo ha condotto l'inchiesta sulla strage di Bologna, nella quale morirono 85 persone, ritiene che le novità contenute nella deposizione di Parisi siano essenzialmente due: "prima di tutto la possibilità che la strage di Ustica - ha osservato Mancuso - non sia avvenuta per errore contro un bersaglio sbagliato, ma sia stata una strage voluta e programmata contro un aereo civile. In secondo luogo, le dichiarazioni di Parisi sembrano dare un ruolo di maggior rilievo ai servizi segreti piduisti dell'epoca, come se il capo della polizia li ritenesse qualcosa di più di semplici favoreggiatori degli autori della strage di Bologna". Al processo di primo grado per la strage di Bologna, finito con quattro ergastoli, tutti cancellati in appello, per altrettanti neofascisti Italiani, fra cui i terroristi dei nar Valerio Fioravanti e Francesca Mambro, il pm Mancuso aveva chiesto il carcere a vita per tutti gli imputati di strage e la condanna per associazione eversiva e calunnia di Licio Gelli, Francesco Pazienza e degli ufficiali del Sismi dell'epoca, Pietro Musumeci e Giuseppe Belmonte. Da parte sua il prefetto Parisi, ex responsabile del Sisde, davanti alla commissione sulle stragi ha evocato come scenario il terrorismo internazionale "l'ipotesi avanzata da Parisi - ha commentato il giudice Mancuso - non sembra affatto escludere la partecipazione di terroristi Italiani e comunque il capo della polizia non ha chiarito qual è il contesto internazionale di cui parla". (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 20 ott - Saranno gli stessi componenti del collegio peritale internazionale incaricato di fare la superperizia per identificare le cause del disastro di Ustica a dover suggerire al giudice istruttore Rosario Priore la società più idonea a riportare in superficie le parti mancanti del DC. Le indicazioni dovranno essere date al magistrato entro una decina di giorni, tenendo conto che per guadagnare tempo si preferirebbe affidare alla stessa città sia lo studio di fattibilità, sia il recupero dei relitti. Il via libera a questa nuova fase dell'inchiesta è stato dato praticamente oggi nel corso di una riunione svoltasi nell'ufficio di presidenza della facoltà di ingegneria presso l'università "La Sapienza". Hanno partecipato all'incontro il giudice Priore, i sostituti procuratori della repubblica Roselli e Salvi, i periti, i consulenti, gli avvocati di parte civile e della difesa. Il collegio peritale dovrebbe estendere gli accertamenti preliminari ad una zona più ampia rispetto a quella già esplorata tra il 1987 ed il 1988, quando venne recuperata la maggior parte del relitto. Secondo l'avvocato di parte civile Franco De Maria sarebbe opportuno definire "area di preminente interesse nazionale" la zona da esplorare e nella quale recuperare le parti mancanti del DC9. Trattandosi però di acque extraterritoriali è probabile che la richiesta possa restare senza risposta. L'esatta zona in cui si svolgeranno gli accertamenti sarà definita nel corso delle riunioni che i periti terranno a Pratica di Mare, dove è custodito il relitto del DC9, tra il 25 ed il 27 ottobre prossimi. Il 3 novembre, poi, si terrà un'altra riunione per predisporre quanto necessario per l'avvio della nuova fase esplorativa e per decidere a chi affidare il lavoro di recupero. (ANSA)

USTICA: SISMI, ASSOCIAZIONE FAMILIARI VITTIME

Bologna, 25 ott - Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime di Ustica, riferendosi alle ipotesi relative all' avvicendamento alla guida del Sismi e alle voci di stampa circa la possibilità di un avvicendamento anche ai vertici del sisde e della polizia, ha dichiarato: "seguiamo con trepidazione le notizie sui 'terremoti nei servizi segreti' e vediamo sempre più chiamata in causa la vicenda di Ustica. Sarebbe veramente incredibile che, mentre da parte dei parenti delle vittime e, crediamo, dell' intera opinione pubblica in tutte le occasioni si è chiesto, a cominciare dalle udienze con il presidente della repubblica, di prendere provvedimenti contro i responsabili delle forze armate che hanno in ogni modo ostacolato il raggiungimento della verità, venissero colpiti coloro che, pur fra luci ed ombre, hanno rivelato elementi utili per le indagini o formulato credibili ipotesi di lavoro". "Per dieci lunghi anni, in un silenzio colpevole, ci siamo battuti - ha proseguito - per far comprendere la gravità di quello che è accaduto nei cieli di Ustica. Ora molti promettono impegni per la verità, ma non ci si può più accontentare di buone parole. Bisogna chiedere il conto, come ha sostenuto autorevolmente il Sen. Gualtieri, agli apparati dello stato per i loro colpevoli comportamenti. ma non mi sembra che quello che accade in questi giorni vada in questa direzione". (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 1 nov - Il mig libico precipitato sui monti della Sila il 18 luglio del 1980, cioè 21 giorni dopo la tragedia di Ustica, è ancora al centro della indagine svolta dal giudice istruttore Rosario Priore per chiarire i misteri che circondano la caduta del DC-9 dell' Itavia. Il magistrato, che nei giorni scorsi ha inviato alla commissione parlamentare di inchiesta sulle stragi un documento redatto sulla vicenda del mig dall' aeronautica militare, tornerà all' inizio della prossima settimana in Calabria e precisamente a Castel Silano, luogo in cui precipitò il mig. Lo accompagneranno i dieci esperti componenti la commissione internazionale incaricata di stabilire le probabili cause del disastro del DC-9, il maggiore del reparto operativo dei carabinieri Marcantonio Bianchini ed i funzionari della Digos che con il magistrato collaborano all'inchiesta. E' la terza volta che Priore si reca sulla Sila. Già dieci giorni fa era stato sul luogo dove cadde il mig interrogando numerosi testimoni oculari proprio nel punto in cui ciascuno di essi si trovava allora. Questa volta, con i periti, Priore cercherà di stabilire quale fu la traiettoria del mig prima di schiantarsi. Nei giorni scorsi il magistrato ed i suoi collaboratori hanno svolto un' intensa attività istruttoria che tra l' altro li ha portati tra martedì e ieri a Bologna. Qui sono state sentite come testimoni una decina di persone. Si tratta di funzionari dell'Itavia e di spedizionieri che il 27 giugno dell' 80 provvidero a far caricare sul DC-9 in partenza da Bologna per Palermo numerosi colli. Rientrati nel pomeriggio di ieri a Roma, il magistrato e gli investigatori hanno interrogato fino a tarda notte numerosi altri testimoni su fatti riguardanti il viaggio del DC-9 ed i rilievi fatti dai centri di osservazione prima che avvenisse la tragedia. Intanto Priore si sta interessando anche alle accuse che nel corso di due interviste, una al Tg2 nell'ottobre del 1989 e l' altra a retequattro che la trasmette stasera e che ieri ne ha anticipato una sintesi, il leader libico Gheddafi ha mosso a Stati Uniti e a Francia circa un presunto complotto ai suoi danni. Il magistrato ha già chiesto sia al Tg2 sia a retequattro copia dell' intervista. Delle accuse che Gheddafi muove a Stati Uniti e Francia già c' è la traccia negli atti dell' inchiesta. ora attraverso l' esame delle due interviste si cercherà di approfondire la questione. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 3 nov - Si spostano nuovamente in Calabria le indagini del giudice istruttore di Roma Rosario Priore sul disastro avvenuto il 27 giugno del 1980 nel cielo di Ustica. Il magistrato, accompagnato dai periti, dal pubblico ministero Giovanni Salvi, il maggiore dei carabinieri

Marcantonio Bianchini ed i funzionari della Digos, si recherà, come programmato, martedì mattina a Castel Silano per approfondire gli accertamenti scaturiti dalla caduta sulla Sila del mig libico, in località Timpa delle Magare. Secondo la versione ufficiale il velivolo sarebbe precipitato ventuno giorni dopo la tragedia del DC9 dell' Itavia. Ma tre giorni fa il quotidiano "La Repubblica", in un articolo firmato da Pantaleone Sergi, ha riferito le dichiarazioni di un militare il quale afferma che il 27 giugno del 1980, lo stesso giorno della tragedia, egli ed altri commilitoni, accompagnati da tre ufficiali, furono trasferiti dalla caserma di settino di Cosenza a Timpa di Magare per montare di guardia attorno ad un aereo precipitato in quella località. Questa testimonianza, mai raccolta dagli investigatori e dal magistrato, sarà verificata perciò martedì prossimo. Priore ha già incaricato i carabinieri di convocare a castel Silano il giornalista Pantaleone Sergi, di sequestrare presso la caserma tutti i registri ed i brogliacci risalenti all' epoca del fatto, di identificare il militare e di rintracciare gli ufficiali che comandarono la guardia, il capitano Serafini, il tenente De Michele, ed il sottotenente Spina. Il sequestro dei registri e dei brogliacci sarà fatto presso la caserma "Casermette", che nel 1980 ospitava il battaglione addestramento reclute "Sila". In Calabria il magistrato sarà accompagnato anche dai periti del collegio internazionale incaricato di scoprire le cause che determinarono la caduta del DC9. Proprio in questi giorni il gruppo di esperti che fu incaricato di fare le prime due perizie consegnato al giudice Priore una relazione di 120 pagine nelle quali si illustrano le ragioni per le quali dalla tesi iniziale dell' esplosione provocata da un missile e condivisa dall'intero collegio "Blasi" si è arrivati, con la seconda perizia, a una duplice ipotesi. Infatti, mentre i periti Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce e Mariano Migliaccio hanno continuato ad attribuire all' impatto con un missile le cause della caduta del DC9, gli ingegneri Massimo Blasi e Raffaele Cerra si sono convinti che l' esplosione è avvenuta all' interno del velivolo. Rispondendo ora a 29 quesiti, i due gruppi sono rimasti praticamente sulle proprie posizioni, dando diverse interpretazioni circa il tipo di esplosione, spiegando diversamente la natura delle striature rilevate sulla parte esterna del DC9, e dando interpretazioni divergenti anche sulle rilevazioni fatte dai radar dell' aeronautica sul volo del DC9. Uno dei pochi punti in cui i componenti della commissione Blasi si sono trovati d'accordo è stato quello relativo all'abbandono del recupero dei relitti del DC9. Tutti, infatti concordarono che le parti del DC9 riportate in superficie potevano essere sufficienti per poter formulare una ipotesi sulle cause della tragedia. E' per questo motivo che si decise di interrompere anche le ricerche della "scatola nera". Di diversa opinione è però l' attuale collegio internazionale incaricato di fare la superperizia. Il 9 novembre prossimo, infatti, gli esperti indicheranno a Priore quale ditta dovrà essere incaricata di riprendere il recupero delle parti mancanti del DC9. Quelle recuperate dalla società francese "Ifremer" sono state assemblate nell' hangar dell'aeroporto militare di pratica di mare per consentire alla commissione internazionale di fare i suoi accertamenti e le ricerche sulle cause del sinistro. Alla fine della prossima settimana gli esperti terranno una riunione per decidere la metodologia da seguire per lo svolgimento della perizia e per informare il magistrato del lavoro fatto sino ad oggi. Nei giorni scorsi il giudice Priore si era recato a Bologna per svolgere alcuni atti istruttori e per incontrare il giudice istruttore del capoluogo emiliano, Grassi, che si è occupato dell'inchiesta giudiziaria sulla strage alla stazione del 2 agosto del 1980. Tra i due magistrati c'è stato un ampio scambio di idee sullo svolgimento delle indagini relative a questa strage ed al disastro del DC9. Hanno perciò concordato uno scambio di documenti ed informazioni. Sempre a Bologna Priore ha interrogato alcuni industriali e spedizionieriche caricarono sul velivolo dell'Itavia alcuni colli di merce di diverso genere. Si trattò in particolar di pezzi di ricambio per macchine agricole ed altre attrezzature industriali. (ANSA)

USTICA: TROVATI ALTRI ROTTAMI "MIG" CADUTO IN SILA

Castelsilano (Catanzaro), 6 nov - Dopo dieci anni sono stati trovati nell' altopiano Silano altri rottami del mig libico caduto nel comune di Castelsilano nel 1980. Il ritrovamento è stato fatto stamattina nel corso del sopralluogo fatto dal giudice istruttore di Roma, Rosario Priore, che sta

indagando sul disastro avvenuto il 27 giugno del 1980 nel cielo di Ustica. Il magistrato era accompagnato dai periti di parte e di ufficio, dal pubblico ministero Giovanni Salvi, da ufficiali dei carabinieri e da funzionari della Digos. Erano inoltre presenti gli avvocati di parte civile dei familiari del disastro di Ustica. I rottami sono stati trovati da tre guardie forestali e da un gruppo di giornalisti subito dopo che nel luogo dove è caduto il mig, in contrada "Timpa delle Magare", si era recato lo stesso Priore. In particolare sono stati recuperati da guardie forestali e giornalisti un pezzo del cupolino del mig, una bombola di ossigeno, dei ganci del seggiolino e delle cinghie. Ma non sono solo questi i resti che si trovano ancora, dopo dieci anni, a "Timpa delle Magare". Infatti, secondo quanto hanno dichiarato alcune guardie forestali, c'è ancora molto materiale sul costone dove si è abbattuto l'aereo. Ovvio lo sconcerto, soprattutto da parte degli avvocati di parte civile, al ritrovamento dei resti dopo ben dieci anni. L'avvocato Alfredo Galasso ha detto che si tratta di un fatto "allucinante". L'avvocato Romeo Ferruccio uno dei difensori di parte civile ha detto che il ritrovamento "supera ogni possibile immaginazione, ogni più azzardata ipotesi nella condotta delle indagini, anche giudiziarie". Dal canto suo, l'avv. Franco Di Maria anche esso difensore di parte civile ha detto che si tratta di un fatto "inammissibile che dopo dieci anni siano dei giornalisti a recuperare i pezzi del 'mig 23'. E' questa una dimostrazione di come è stata condotta in passato l'inchiesta, come se si trattasse di un processo contro dei ladri di polli". In ogni caso sui resti trovati stamattina, come ha precisato il pubblico ministero Salvi, si farà ora una perizia tecnica. Il sopralluogo del giudice Priore a "Timpa delle Magare" è consistito soprattutto nella verifica di come il "mig" sia potuto entrare nel canale dove è stato poi trovato, nello stabilire il preciso punto d'impatto e la traiettoria seguita. A questo fine il magistrato si è portato in più punti della montagna e successivamente ha cercato di verificare il racconto fatto dalla contadina Annunziata Carchidi che, nell'immediatezza del fatto, dichiarò di avere visto passare un aereo a bassa quota, scomparso successivamente dietro una collinetta, e di avere poi udito un forte boato. Priore ha definito, in ogni caso, "utilissimo" il viaggio fatto in Calabria e i sopralluoghi. In mattinata il primo atto istruttorio compiuto dal giudice Romano era stato l'interrogatorio dell'inviato del quotidiano "La Repubblica", Pantaleone Sergi. Sergi, in un articolo apparso nei giorni scorsi, ha riferito le dichiarazioni di un militare di leva, il quale afferma che il 27 giugno del 1980, lo stesso giorno della tragedia di Ustica, lui ed altri commilitoni, accompagnati da tre ufficiali, furono trasferiti dalla caserma di settino di cosenza a "Timpa di Magare" per montare di guardia attorno ad un aereo precipitato in quella località. Il magistrato avrebbe chiesto, in particolare, a Sergi di fornirgli le generalità del militare di leva. Sergi ha opposto il segreto professionale aggiungendo inoltre di non essere stato autorizzato a rilevare la fonte che "è - ha detto Sergi - attualmente impaurita". Si è appreso però che si tratterebbe di un caporale e all'epoca dei fatti nella caserma di Cosenza ce ne erano dieci, di cui quattro al settore comando. Sergi ha aggiunto che il caporale nel corso del colloquio avuto con lui gli ha riferito altri particolari accaduti in quella giornata: fra questi una discussione avuta con la fidanzata il 27 giugno 1980, ed un colloquio avuto successivamente con il colonnello Pellegrini, all'epoca dei fatti comandante del battaglione di Cosenza. Priore nei giorni scorsi, per accertare la veridicità del racconto, ha fatto sequestrare i registri e i brogliacci presso la caserma "Casermette", che nel 1980 ospitava il battaglione addestramento reclute "Sila" a Cosenza. In una saletta dell'aeroporto di Lamezia Terme, prima di imbarcarsi in serata per Roma, il giudice Priore ha svolto altri atti istruttori. E' stato in particolare ascoltato un colonnello dell'esercito di Cosenza. Il giudice Priore ha avuto anche un colloquio con il sostituto procuratore della repubblica di Lamezia Terme, Luciano D'Agostino. E' stata poi raccolta a verbale una testimonianza di un pubblicista di Crotone, Rocco Valenti, il quale ha riferito di essere stato contattato da un avvocato di Crotone, che gli ha detto di avere ascoltato tempo fa un fotografo di un paese vicino Castelsilano. Il fotografo sarebbe stato chiamato dai carabinieri nell'immediatezza della caduta del "mig" libico ed avrebbe detto al professionista di Crotone di avere trovato il cadavere del pilota "Vistosamente fresco, con il viso ben rasato". In particolare era anche percettibile l'aroma di un ben preciso dopobarba. Prima di salire sull'aereo il giudice Priore ha detto che si è trattato di una "giornata molto utile. Abbiamo acquisito elementi interessanti. Se sarà necessario tornerò in Calabria".

(ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA A ROMA

Roma, 7 nov - Il giudice istruttore Rosario Priore, rientrato a Roma dopo la trasferta in Calabria, dove sulla Sila, in località Timpa delle Magare, ha svolto nuovi accertamenti sulla caduta del mig libico, che secondo la versione ufficiale dei fatti sarebbe precipitato il 18 luglio del 1980, cioè 21 giorni dopo la tragedia di Ustica, sta valutando con i suoi collaboratori i risultati raggiunti. In particolare, il viaggio in Calabria era stato deciso per rintracciare ed interrogare un militare di leva che nei giorni scorsi, al quotidiano "La Repubblica", dichiarò di essere stato messo di guardia insieme con altri suoi commilitoni al relitto di un aereo precipitato sulla Sila il 27 giugno del 1980, cioè la sera stessa in cui precipitò il DC9 dell' Itavia. Su questo punto, però, l'indagine non ha raggiunto risultati definitivi, in quanto il testimone intervistato dal giornale ancora non è stato rintracciato. Le sue dichiarazioni, comunque, non vengono confermate da un registro che il magistrato ha ottenuto dal comandante della caserma che all' epoca dei fatti ospitava i soldati del battaglione "Sila" mandati a far la guardia attorno al relitto. Ebbene, da questo registro risulta che il "movimento di soccorso" avvenne il 19 luglio del 1980. Per chiarire la situazione è perciò necessario interrogare il militare, sulle cui tracce sono ormai i carabinieri. Frattanto il magistrato ha disposto il trasferimento a Roma dei rottami del "mig" recuperati ieri e posti sotto sequestro. Tutti i frammenti, alcuni dei quali di discrete dimensioni, saranno affidati all' esame degli esperti perchè facciano una relazione sul loro stato. Comunque tra venerdì e sabato il giudice Priore ed il pubblico ministero Giovanni Salvi faranno il punto della attività istruttoria svolta questa settimana. Tra l' altro, si discuterà anche della testimonianza di Guglielmo Sinigaglia, un ex legionario che al settimanale "Panorama" ha fatto un lungo racconto riproponendo la tesi che il DC9 si ritrovò in mezzo ad un' azione di guerra che aveva come obiettivo l' abbattimento di un aereo sul quale viaggiava il colonnello Gheddafi. Prima della trasferta in Calabria, Sinigaglia è stato interrogato per quattro giorni di seguito negli uffici "bunker" di piazza Adriana e sembra che ai magistrati abbia ripetuto quanto affermato nell' intervista pubblicata dal settimanale. Sinigaglia ha fornito una serie di particolari; tra l' altro ha dato anche un nome all'operazione: nella prima fase si chiamava "tobruk 1"; nella seconda "eagles run to run". I periti ai quali il giudice Priore ed il pubblico ministero Salvi affideranno l' incarico di esaminare le parti del mig libico trovate ieri sui monti della Sila avranno a disposizione il materiale probabilmente la prossima settimana. Uno dei primi atti dell' indagine tecnica, secondo quanto si è appreso negli ambienti giudiziari, sarà quello di comparare i frammenti trovati ieri con altre parti del mig recuperate dieci anni fa, quando avvenne il disastro. Sino ad oggi, e lo conferma anche la relazione Gualtieri, si era ritenuto che il velivolo, recuperato il 30 settembre del 1980, fosse stato interamente rispedito in Libia il 6 ottobre successivo. Ora però, a giudicare dall' indagine che i magistrati intendono fare, sembra che alcune parti siano rimaste in Italia, ma non si è saputo in quale luogo vengano conservate. (ANSA)

USTICA: "L'ESPRESSO" SU MIG LIBICO

Roma, 17 nov - Il settimanale "L'Espresso" pubblica nel numero in edicola lunedì prossimo un'intervista con un ex caporale di fanteria che afferma di essere arrivato con i primi soccorritori nella zona di Castelsilano, dove precipitò il mig libico che, secondo una versione all' esame degli inquirenti, potrebbe essere stato coinvolto nel disastro del DC9 di Ustica. Nel servizio, del quale il periodico ha diffuso una sintesi, si sostiene che l' uomo, Filippo Di Benedetto, di 32 anni, è stato già ascoltato dal giudice istruttore di Roma Rosario Priore, che conduce l' inchiesta sulla tragedia del 27 giugno 1980. Al settimanale, l' ex caporale, che all' epoca prestava servizio presso la caserma Settino di Cosenza e che oggi fa il geometra nella stessa città calabrese, avrebbe confermato che lui ed alcuni suoi commilitoni furono portati di gran fretta, la mattina del 28 giugno di quell' anno,

sulla Sila e passarono "una notte all' addiaccio" accanto ai resti di un' aereo "che aveva l' aria di essere caduto da pochissimo tempo". La versione ufficiale, comè noto, data a 21 giorni dopo la tragedia del DC9 la caduta del mig libico sulla Sila. Secondo il racconto fatto da Di Benedetto al settimanale, "il pilota del mig era al suo posto nella carlinga, aveva la pella bianca e sembrava europeo". La mattina successiva il cadavere non c'era più: un ufficiale dei carabinieri avrebbe detto ai militari di non preoccuparsi perchè il corpo del pilota era stato portato via dai suoi uomini. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 21 nov - Le indagini sulla tragedia aerea di Ustica si sono spostate temporaneamente in sicilia. Il giudice istruttore Rosario Priore è infatti partito oggi per Marsala con il pubblico ministero Giovanni Salvi e con i suoi collaboratori, tra i quali il maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini ed i funzionari della Digos. Qui svolgeràà alcuni atti istruttori che, secondo quanto si è appreso, prevedono anche l' interrogatorio di testimoni. A Marsala, come è noto, c' è il centro radar dell' aeronautica che seguì il volo del DC9 sino al momento in cui il velivolo precipitò nel mare di Ustica. Tuttavia non sembra che per il momento Priore abbia intenzione di interrogare il personale militare che era addetto all' epoca al controllo delle apparecchiature. Frattanto sono stati trasferiti a Pratica di Mare, nell'aeroporto militare, i resti del mig libico fatti recuperare dal magistrato durante il recente viaggio fatto a Castel Silano, in Calabria, e precisamente in località Timpa delle Magare. Ad esaminarli saranno gli esperti della commissione internazionale incaricata di cercare di stabilire le cause del disastro del DC9. Il rientro del magistrato a Roma è previsto per domani sera. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

Roma, 1 dic - I magistrati Romani che indagano sulla strage di Ustica partiranno alle 11 di domani mattina per gli stati uniti, dove compiranno diversi atti istruttori sia a Washington, prima tappa della loro trasferta, sia a New York. Il 5 dicembre prossimo rientreranno in Italia. Al centro delle loro indagini, che avvengono per rogatoria e con l' autorizzazione delle autorità statunitensi, c' è l'interrogatorio del contrammiraglio James Flatley, il quale in un' intervista ha detto che uno dei radar della portaerei Saratoga, da lui comandata e ancorata il 27 giugno del 1980 nel golfo di Napoli, registrò probabilmente le diverse fasi del volo del DC9 dell'Itavia sino al momento in cui precipitò in mare. Il giudice istruttore Rosario Priore, i sostituti procuratori della repubblica Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, che sono accompagnati nel viaggio dal maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini, ufficiale del reparto operativo, sperano di poter ottenere, oltre alle dichiarazioni di flatley, che da tempo è in pensione, anche documenti e copia delle registrazioni fatte dal radar della portaerei. Oggi, alla vigilia della partenza, il giudice Priore ha proseguito la sua attività, interrogando, tra gli altri un testimone sulla vicenda del mig libico precipitato sulla Sila qualche tempo dopo la tragedia di Ustica, e partecipando ad altre attività di indagine. Tra queste, l'avvio degli accertamenti sui resti del mig caduto sulla Sila e recuperati recentemente durante la trasferta che il magistrato ha fatto in Calabria. Le parti recuperate in Calabria sono state da tempo trasferite, rinchiusi in venticinque contenitori, nell' aeroporto militare di Pratica di Mare. E qui, oggi, i componenti della commissione incaricata di sottoporle a perizia hanno preso visione del materiale. Nell' ambito dell' indagine tecnica i reperti saranno esaminati e comparati con quelli recuperati subito dopo il disastro nel luglio del 1980 dall'aeronautica militare, che recentemente ha consegnato al magistrato il materiale sulla vicenda del mig e sull' attività d' indagine svolta dopo il suo ritrovamento il magistrato ha interrogato in questi giorni diversi testimoni. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 2 FEB - Una perizia balistica dovrà tentare di stabilire se il "Mig" libico trovato sui monti della Sila, in località Timpa delle Magare il 18 luglio del 1980 (secondo la versione ufficiale) possa essere stato abbattuto da un missile. Il giudice istruttore Rosario Priore, che dall'agosto scorso ha avviato una nuova indagine sul disastro del Dc-9 dell'Itavia precipitato nei pressi di Ustica il 27 giugno del 1980, ha affidato questa indagine al tecnico Manfred Held, di Monaco di Baviera, esperto in test di guerra: con lui collaboreranno i professori Carlo Casarosa ed Enzo Dalle Nese, dell' università di Pisa. In particolare, i tecnici dovranno esaminare parti del "Mig" (che secondo alcuni, contrariamente alla tesi ufficiale, potrebbe essere precipitato la stessa sera in cui il Dc-9 dell'Itavia finì in mare con 80 persone a bordo) ed altri reperti che il magistrato ha recuperato, nel corso di due sopralluoghi, a Timpa delle Magare. Questi, inoltre, i quesiti posti da Priore al collegio peritale: quali tipi di testate da guerra erano operative nel 1980 e su quali vettori erano montate; quale era il funzionamento di una testata di guerra; dati che possano far comprendere il funzionamento e il tipo di danneggiamento provocato da un missile; analisi balistica sui fori trovati sulla carlinga del "Mig" libico e se questi possano essere attribuiti ad una testata. Frattanto, il 4 marzo prossimo, la commissione internazionale nominata da Priore per stabilire le cause che determinarono la caduta del Dc-9 mentre era in viaggio da Bologna verso Palermo, farà un primo bilancio delle indagini svolte nel corso di una riunione che si terrà nell'ufficio del magistrato. Quest' ultimo, inoltre, nei prossimi giorni dovrà decidere a quale ditta affidare il recupero dal fondo del mare delle parti del Dc-9 ancora mancanti. (ANSA)

USTICA: NUOVE INDAGINI IN CALABRIA DEL GIUDICE PRIORE

COSENZA, 13 FEB - È tornato oggi pomeriggio in Calabria, per una nuova serie di indagini, il giudice istruttore del Tribunale di Roma, Rosario Priore, che sta indagando sul disastro del DC9 avvenuto il 27 giugno del 1980 nel cielo di Ustica. Accompagnato dal pubblico ministero, Vincenzo Roselli, e dal maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini, del reparto operativo di Roma, Priore ha iniziato in serata le audizioni di oltre 120 testimoni che dovranno servire per chiarire il nesso del disastro di Ustica con la caduta, nell' estate del 1980, di un Mig libico nell'Altopiano Silano, in contrada "Timpa delle Magarè" del comune di Castelsilano (Catanzaro). E nel Tribunale di Cosenza, dove gli investigatori hanno convocato i testimoni, sono cominciati a sfilare decine di ex militari di leva in servizio nei mesi di giugno e luglio 1980 nella caserma "L.Settimo" di Cosenza. Il perchè di queste convocazioni, che hanno fatto affluire in Calabria ex militari da ogni parte d'Italia, sta nelle affermazioni di un ex caporale dell'esercito, Filippo Di Benedetto, il quale, nello scorso mese di novembre, prima ad un giornalista de "la Repubblica" e poi allo stesso Priore, aveva detto di avere montato la guardia la mattina del 28 giugno 1980 ai resti di un Mig caduto in Sila. Il particolare è decisivo: se dovesse reggere l'affermazione di Di Benedetto si avrebbe una smentita al fatto che il Mig sia caduto il 18 luglio 1980, come finora sostenuto. Un primo gruppo di militari in servizio undici anni fa nel 244/Mo battaglione addestramento reclute (BAR) è stato già ascoltato e la gran parte pare non abbia ricordato alcun particolare utile per le indagini. C'era anche Di Benedetto, oggi geometra in una ditta privata, ascoltato nuovamente dai giudici. E la presenza di Di Benedetto ha innescato un primo momento di polemiche, in quanto oggi pomeriggio l'ex caporale, mentre era in attesa, al quarto piano del palazzo di giustizia di Cosenza, di essere interrogato, sarebbe stato minacciato da due alti ufficiali dell' esercito, convocati anche loro come testimoni. Al fatto ha assistito un sottufficiale del Reparto Operativo dei carabinieri di Roma che in serata ha presentato a Priore una relazione di servizio sull'accaduto. Il Giudice istruttore, secondo quanto si è appreso, dovrebbe contestare ai due ufficiali dell' esercito quanto contenuto nella relazione di servizio. Di Benedetto, in ogni caso, ai giornalisti ha confermato il contenuto delle sue deposizioni aggiungendo anche che "se avesse saputo quanto gli stava accadendo, forse non

avrebbe parlato". L' ex caporale, in particolare, ricorda il mese di giugno 1980 anche per il fatto di avere parlato con la fidanzata, in quei giorni, della guardia fatta ai resti del Mig libico e la ragazza, a sua volta, gli riferì la notizia di un disastro aereo ad Ustica, ma non di un aereo caduto in Sila. Ma non è questo l' unico particolare che Priore intende chiarire con la sua terza visita in Calabria in meno di quattro mesi (l' ultima era stata il 6 novembre scorso). Fra i 120 testimoni ci sono infatti i due medici di Crotona che effettuarono l' autopsia sul cadavere del pilota del Mig. Ed il dott. Priore ascolterà anche loro nel tentativo pure in questo caso di chiarire un "mistero": uno dei due sanitari, in particolare, affermò di avere presentato una relazione suppletiva da cui risultava che la morte del pilota risaliva a 20 giorni prima dell' effettuazione dell'esame, compiuto il 20 luglio. Ma di questa relazione suppletiva non c' è traccia negli uffici del Tribunale di Crotona. Priore ha quindi convocato il Cancelliere capo e tutti gli impiegati dell' epoca per cercare di capire che fine abbia fatto la perizia. Convocato anche un fotografo di un paese vicino Castelsilano, il quale ha raccontato ad un professionista di Crotona di aver fotografato il pilota il 18 luglio, ricordando un viso fresco, addirittura ben rasato e con un preciso aroma di dopobarba. Insomma un ventaglio di situazioni su cui i magistrati romani intendono andare fino in fondo. Domani proseguiranno gli interrogatori. Stasera Priore ha scambiato poche battute con i giornalisti presenti: "Siamo - ha detto - all' inizio. Il punto centrale della nostra inchiesta è la caduta del Mig libico, ma ci sono anche altri filoni venuti fuori nel corso delle indagini". (ANSA)

USTICA: LE "OPPOSTE VERITÀ" SUL MIG LIBICO

COSENZA, 14 FEB - "Ci sono filoni interessanti nella nostra inchiesta. Non solo uno. La pista Silana? Se viene seguita vuol dire che un interesse ce l' ha. Siamo qui per trovare riscontri ed elementi aggiuntivi: così Rosario Priore, giudice istruttore del Tribunale di Roma che indaga sulla tragedia di Ustica, dice ai giornalisti che l' attendono sul portone del Tribunale di Cosenza. Per due giorni Priore (accompagnato dal Pubblico Ministero Vincenzo Roselli, da funzionari dell' Ucigos e del reparto operativo dei carabinieri di Roma) ha ascoltato 120 testimoni sulla vicenda del "Mig" libico caduto in Sila nell' estate del 1980. E se non emergono "novità", ci sono "filoni interessanti" - come dice Priore - in questa indagine difficile in cui si cerca di capire cosa sia effettivamente o, nell'estate di undici anni fa, all'aereo di nazionalità libica. Riemergono le "opposte verità": Priore stamattina ha, ad esempio, ascoltato il dott. Francesco Scalise, medico condotto di Castelsilano il quale per primo vide il cadavere del pilota, il 18 luglio 1980. Il medico, parlando con i giornalisti, ha confermato che il pilota era morto da poco tempo. "Io stesso - ha detto - gli misi a posto un occhio che era uscito dall'orbita". Ha testimoniato anche il prof. Anselmo Zurlo, uno dei due medici crotonesi (l' altro è il prof. Erasmo Rondanelli) che il 23 luglio fece l' autopsia. Zurlo ha sostenuto l' esistenza di un supplemento della perizia autoptica - di cui non c' è traccia negli uffici del Tribunale - nella quale, a suo dire, si parlava di "un cadavere vecchio di una ventina di giorni". Aggiungendo così, un particolare inedito. Fin dal 1981 i due medici di Crotona avevano scritto tutto questo rispondendo ad una lettera dell' Itavia. Priore ha fatto acquisire agli atti la lettera dei due medici, giudicandola interessante. È poi proseguita la sfilata degli ex soldati e carabinieri che nel 1980 montarono la guardia ai resti del Mig. Il tutto per trovare o meno conferma alla deposizione fatta dall' ex caporale Filippo Di Benedetto il quale ricorda di essere stato in Sila il 28 giugno e non nel mese di luglio. Molti ex suoi commilitoni non hanno "ricordato", altri, invece, avrebbero detto di essere stati portati in Sila proprio nel periodo indicato da Di Benedetto. Si è inoltre appreso che sono stati ascoltati come testimoni anche ex bersaglieri del 67/Mo gruppo di stanza a Persano (Salerno) che si recarono in Calabria undici anni fa. E anche questo particolare è nuovo, in quanto finora nulla si sapeva della presenza nel vallone "Timpa delle Magare" anche di bersaglieri. Si è invece un pò ridimensionata la vicenda delle presunte minacce che ieri avrebbe subito nel Tribunale di Cosenza, mentre attendeva di essere interrogato, l'ex caporale Di Benedetto da parte di due alti ufficiali dell' esercito, anche loro convocati per testimoniare. È stato lo stesso Di Benedetto,

secondo quanto si è appreso, a minimizzare l'accaduto. Il giudice Priore, in ogni caso, è in possesso di una relazione fatta da un sottufficiale dei carabinieri di Roma che ne è stato testimone. Priore ha interrogato anche i funzionari della cancelleria del Tribunale di Crotone in relazione al supplemento di perizia fatta dai due medici crotonesi. È stato anche interrogato un professionista di Crotone che sostiene di aver ricevuto una confidenza da un fotografo di Caccuri (Catanzaro), il quale gli avrebbe detto di aver visto un cadavere fresco e ben sbarbato. I nomi dei due testi non sono stati resi noti. Il fotografo, messo oggi a confronto col professionista, avrebbe negato la circostanza. Il magistrato ha inoltre acquisito la testimonianza di un coltivatore diretto di Cerenza (Catanzaro), Luigi Bonanno, il quale undici anni fa raccolse un pezzo d'aereo, di 70 x 55 cm., che ha un foro nel centro. Priore ha disposto che una perizia tecnica accerti l'origine del foro. Il pezzo fu sequestrato dai carabinieri in casa di Bonanno durante una perquisizione, dopo che il 6 novembre scorso nel vallone di Castelsilano furono trovati altri rottami dell'aereo libico. Nel pomeriggio Priore ha interrogato due ufficiali dell'esercito di Cosenza, fra i quali un sergente maggiore che comandava il gruppo dei soldati in Sila. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 16 FEB - "Il complotto - uccidete Gheddafi". L'ultimo libro in ordine di tempo, che ha preso lo spunto da ipotesi fatte nell'arco di undici anni sul disastro di Ustica (dove il 27 giugno del 1980 precipitò, con 80 persone a bordo, il Dc9 dell'Itavia) ha determinato l'interrogatorio del suo autore, Annibale Paloscia, da parte del giudice Rosario Priore che dirige l'inchiesta. Il magistrato, reduce da una trasferta in Calabria dove ha scoltato come testimoni un centinaio di persone, ha sentito a Roma Paloscia, acquisendo agli atti del procedimento anche il suo libro, edito dalla "Newton Compton Editori". Ad Annibale Paloscia il magistrato ha chiesto quali fonti gli abbiano ispirato la sua "libera e immaginaria ricostruzione" del presunto complotto contro Gheddafi. Inoltre gli ha chiesto anche su quali notizie abbia formulato l'ipotesi che il Dc9 dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo, sia stato abbattuto da un dissidente libico in contatto con comandi nato che aveva, invece, come obiettivo, un "Tupolev" che percorreva la stessa aerovia del velivolo dell'Itavia e che aveva a bordo il dittatore libico diretto in un paese oltrecortina per partecipare ad una riunione. Al magistrato Paloscia ha fatto riferimento ad alcune fonti che si ricollegano alla situazione politica esistente all'epoca dei fatti in Libia, e alla fuga all'estero di alcuni dissidenti. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 16 FEB - "Il complotto - uccidete Gheddafi". L'ultimo libro in ordine di tempo, che ha preso lo spunto da ipotesi fatte nell'arco di undici anni sul disastro di Ustica (dove il 27 giugno del 1980 precipitò, con 80 persone a bordo, il Dc9 dell'Itavia) ha determinato l'interrogatorio del suo autore, Annibale Paloscia, da parte del giudice Rosario Priore che dirige l'inchiesta. Il magistrato, reduce da una trasferta in Calabria dove ha scoltato come testimoni un centinaio di persone, ha sentito a Roma Paloscia, acquisendo agli atti del procedimento anche il suo libro, edito dalla "Newton Compton Editori". Ad Annibale Paloscia il magistrato ha chiesto quali fonti gli abbiano ispirato la sua "libera e immaginaria ricostruzione" del presunto complotto contro Gheddafi. Inoltre gli ha chiesto anche su quali notizie abbia formulato l'ipotesi che il Dc9 dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo, sia stato abbattuto da un dissidente libico in contatto con comandi nato che aveva, invece, come obiettivo, un "Tupolev" che percorreva la stessa aerovia del velivolo dell'Itavia e che aveva a bordo il dittatore libico diretto in un paese oltrecortina per partecipare ad una riunione. Al magistrato Paloscia ha fatto riferimento ad alcune fonti che si ricollegano alla situazione politica esistente all'epoca dei fatti in Libia, e alla fuga all'estero di alcuni dissidenti. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 8 MAR - La società inglese "Winpol", specializzata in recuperi sottomarini, cercherà di riportare in superficie i resti mancanti del Dc9 dell' Itavia precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980 con 81 persone a bordo. L'incarico è stato confermato, dopo le necessarie autorizzazioni governative, dal giudice istruttore Rosario Priore, il quale ha disposto che i lavori comincino il 25 marzo prossimo. Cinque giorni prima una nave della lunghezza di sessanta metri ed attrezzata con le apparecchiature più moderne e sofisticate entrerà nelle acque territoriali italiane e immediatamente si dirigerà sul punto già stabilito e corrispondente al luogo in cui il Dc9 sprofondò. I lavori per riportare in superficie i resti del velivolo, che i tecnici della società francese Ifremer, durante la precedente campagna di recupero decisero di lasciare in fondo al mare considerandoli inutili per capire le cause del sinistro, dovranno concludersi in quaranta giorni. Frattanto il giudice Priore sta svolgendo un' intensa attività istruttoria che l' ha portato anche a Marsala, dove il locale centro radar dell' Aeronautica inquadrò sugli schermi il DC9 prima che scomparisse. Il magistrato ha disposto che una squadra di esperti esamini le apparecchiature di questo centro, nonché quelle di Fiumicino e di Ciampino per stabilire che cosa effettivamente registrarono la sera del 27 giugno del 1980 quando seguirono il volo del Dc9 partito da Bologna per Palermo. Frattanto nell' aeroporto militare di Pratica di Mare i componenti della commissione internazionale incaricati di accertare quali possano essere state le cause del sinistro hanno assemblato le parti del Dc9 recuperate dalla società francese Ifremer, compresi gli arredi interni, per poter meglio studiare la situazione, anche attraverso la radiografia di alcuni dei reperti per stabilire eventuali cedimenti delle strutture. Analoga indagine viene svolta anche sui resti del Mig Libico precipitato sui monti della Sila nel luglio successivo. Tra le tante ipotesi c' è anche quella che il velivolo sia rimasto coinvolto in una ipotetica battaglia aerea durante la quale il Dc9 dell' Itavia sarebbe stato probabilmente colpito da un missile. Ma secondo i risultati dell' inchiesta, ci sarebbero sufficienti elementi che smentirebbero questa circostanza. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 27 giu.- A undici anni dalla strage di Ustica, l' inchiesta giudiziaria sulle eventuali responsabilità dell'abbattimento del DC9 dell' Itavia continua ad essere alimentata da novità e interventi polemici. Mentre il giudice istruttore Rosario Priore si trova in Bulgaria per svolgere accertamenti sull' attentato del 1981 contro Giovanni Paolo II, a Roma le recenti notizie sull' imminente recupero dal fondo del mare degli ultimi resti del velivolo hanno provocato un nuovo intervento dei legali di parte civile. È stato l' avvocato Romeo Ferrucci, che con altri colleghi rappresenta i familiari delle vittime, a sostenere che gli ultimi avvenimenti confermerebbero "che sulla vicenda di Ustica ha gravato da sempre e sino ad oggi una serie di depistaggi, comportamenti ambigui, reticenti e criminali, tutti univocamente tesi ad impedire l' accertamento della verità. Secondo il penalista, " ci troviamo di fronte a tentativi sfacciati di rovesciare le posizioni". In proposito ha fatto riferimento alla recente denuncia con la quale un avvocato che assiste un gruppo di ufficiali e sottufficiali dell' aeronautica imputati nel processo abbia accusato i periti Imbimbo, Lecce e Migliacci, sostenitori della tesi che il DC9 venne abbattuto da un missile, di aver falsato la realtà dei risultati delle indagini circa le cause dell' incidente. Una parte delle polemiche riguardano il recupero del relitto compiuto dalla società francese "Ifremer" che, a giudicare dalle rilevazioni fatte dalla società inglese "Winpol", avrebbe lasciato in fondo al mare pezzi del velivolo indispensabili per poter scoprire le cause del sinistro. Gli avvocati che assistono i familiari delle 81 vittime intendono nei prossimi giorni incontrare il giudice Priore ed il "pool" di pubblici ministeri che lo affianca nell' inchiesta per chiedere che, sulla base dei recenti accertamenti ed anche tenuto conto degli elementi emersi dalle indagini (tra questi gli ultimi rilievi sottomarini), vengano avviati i procedimenti penali conseguenti. Agli atti del giudizio dovrebbero poi essere acquisiti, secondo gli

avvocati che tutelano gli interessi dei famigliari delle vittime, tutti gli atti relativi al sistema di rilevamento radar inserito nel sistema Nato (Nadge) di cui hanno parlato nelle loro iniziative giudiziarie i difensori degli imputati, mentre non ne sono a conoscenza le parti lese. (ANSA)

USTICA: PER PARENTI VITTIME "NOVITÀ IN PERIZIA SUI MOTORI"

BOLOGNA, 27 GIU - "Undici anni sembrano passati invano, ma mai come adesso le cose stanno letteralmente 'venendo a galla' e chi pensava che 3500 metri di profondità fossero sufficienti a nascondere in fondo al mare, oltre ai nostri morti, anche la verità si è sbagliato". Lo ha detto Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei parenti delle vittime di Ustica, durante la conferenza stampa per l'undicesimo anniversario della disastro, durante la quale ha rivelato tra l'altro per la prima volta particolari relativi alla perizia sui motori del DC9 disposta dal giudice Rosario Priore, che si sarebbe conclusa una decina di giorni fa. "I nostri periti ci hanno riferito - ha rivelato Bonfietti - che nei due motori, aperti alla Fiat Avio, sono stati trovati frammenti estranei, che non appartengono all'aereo". Tutte le indagini confermano finora, secondo Bonfietti, che il cielo di Ustica il giugno 1980 fu teatro di un'azione di guerra. "I periti di parte - ha aggiunto - ritengono affidabile il radar di Ciampino e da una più attenta lettura degli ultimi minuti di volo si può addirittura pensare che nascosto sotto il Dc9 dell'Itavia ci fosse un altro velivolo". Bonfietti ha poi denunciato che "l'Aeronautica continua a non collaborare: dopo 11 anni vengon ancora riferiti particolari e consegnati documenti mai rivelati prima - ha detto - La verità sulle cause non c'è ancora ma le responsabilità degli uomini degli apparati dello Stato è già una grande verità". La conferenza stampa è stata convocata a Bologna per annunciare che l'anniversario verrà celebrato in settembre con un grande concerto di cantanti italiani (tra i quali probabilmente De Gregori, Paoli e Baglioni) organizzato da David Zard nello stadio Dall'Ara messo a disposizione dal Comune e con l'anteprima del film di Marco Risi "Il muro di gomma" sulla tragedia di Ustica. Ma Bonfietti, che aveva accanto lo stesso Zard e il regista, ne ha approfittato per fare il punto dell'inchiesta e denunciare il fatto che nel rispondere alle affermazioni formulate in ottobre da un perito dell'Associazione, il dott. Miggiano, "i periti degli imputati hanno fatto riferimento a documenti che mai erano stati resi noti". Questo - ha commentato - è già abbastanza grave perchè mostra come in questa vicenda qualcuno giochi con qualche carta in più, ma oggi sappiamo che quei documenti erano stati espressamente negati alla Magistratura perchè coperti da segreto militare". Rimane inoltre aperta la questione del Mig libico: i periti - ha detto - non riescono a trarre le loro conclusioni "per il continuo affastellarsi di dati e reperti e che vengono forniti ormai con lo scoperto intento di rinviare ogni decisione". Infine per Bonfietti è semplicemente "allucinante" che il primo recupero abbia lasciato in fondo al mare parti importanti del relitto del Dc9 e se la nuova operazione di recupero avverrà in settembre "sarà necessario uno slittamento della fase processuale". (ANSA)

USTICA: UNDICI ANNI DI INDAGINI

ROMA, 27 GIU - A undici anni dal disastro aereo di Ustica che il 27 giugno del 1980 causò la morte di 81 persone, continuano i colpi di scena, si moltiplicano le ipotesi sulle cause dell'abbattimento del velivolo, si riaccendono le polemiche che fin dall'inizio hanno accompagnato il travagliato cammino della vicenda. Esclusa nel tempo una serie di ipotesi, dal cedimento strutturale spontaneo del veivolo - un DC9 dell'Itavia che volava sulla rotta Bologna-Palermo - all'errore del pilota, la indagine ha ruotato sempre attorno alla tesi dell'esplosione. Gli accertamenti non hanno mai raggiunto, tuttavia, risultati attendibili per avvalorare l'origine "interna", quella di un ordigno collocato a bordo dell'aereo, o "esterna", quella di un missile che avrebbe centrato la carlinga. L'inchiesta giudiziaria che dal 23 luglio del '90 è stata affidata al giudice Rosario Priore, dopo una serie di polemiche che portarono alle dimissioni del precedente titolare della inchiesta Vittorio Bucarelli, sembra ora incentrata soprattutto sul completamento del recupero del relitto del "DC9".

L'operazione fu affidata a suo tempo alla ditta francese "Ifremer" che secondo il Sismi era "notoriamente legata ai servizi segreti francesi". In fondo al Tirreno sarebbe rimasta buona parte dei rottami del velivolo, compresa la sezione dell'aereo che si presume "impattata" dall'esplosione. (ANSA)

USTICA: SOCIETÀ IFREMER SU RECUPERO RESTI DC9 ITAVIA

ROMA, 5 LUG - In una intervista rilasciata al Tg2 il prof. Roux, responsabile operativo del recupero del Dc9 Itavia precipitato il 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo, ha ricordato che consegnò alla commissione d'inchiesta sul caso Ustica la mappa sonar sui resti del velivolo e nel novembre scorso inviò una lettera al giudice Priore dove specificava che la società Ifremer aveva recuperato il 70 - 80 per cento del peso dell'aereo. "Non abbiamo mai dichiarato - ha detto Roux - che rimaneva sul fondo del mare qualche pezzo insignificante. Noi avevamo un contratto di cinque settimane - ha proseguito - e abbiamo recuperato i pezzi che la commissione d'inchiesta ci aveva indicato". Roux ha inoltre smentito che la Ifremer abbia legami con i servizi segreti francesi così come sostenuto dall'ammiraglio Martini. "L'Ifremer - ha detto - è una istituzione scientifica e non c'è niente di nascosto". (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 12 LUG - Nessuna ipotesi di collegamento tra il pezzo di missile che giace nel mare di Ustica e l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia sarà possibile finché non sarà completata l'attività di recupero e di identificazione di quel reperto. Questa la posizione dei magistrati romani che indagano sul disastro del 27 giugno del 1980. Mentre continua il dibattito politico dopo le rivelazioni della commissione parlamentare per le stragi, il giudice istruttore Rosario Priore e i due pubblici ministeri che lo affiancano, Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, continuano la loro attività istruttoria. In particolare, i magistrati, contrariati dalla "fuga" di notizie riguardanti l'individuazione della componente di un missile nel mar Tirreno, attendono l'inizio delle operazioni di recupero che la società inglese "Winpol" comincerà lunedì prossimo. Una volta portato in superficie il pezzo di missile, i magistrati provvederanno a classificarlo e incaricheranno i periti di stabilire da quanto tempo giace sul fondo sabbioso. La prima fase di questa nuova attività di recupero dovrebbe concludersi entro la fine del mese. Frattanto i giudici continuano ad indagare sui retroscena del primo recupero, quello effettuato dalla società francese "Ifremer" ed i controlli esercitati dalla "Tecnospam", la società incaricata di verificare la regolarità dell'operazione. In particolare Priore intende accertare attraverso quali criteri fu affidato alla società francese l'incarico di procedere al recupero di una parte dei rottami, perché questa raccolse solo una parte dei resti del Dc9 ed il ruolo svolto dai servizi segreti. Nei fascicoli dell'inchiesta vi sarebbero infatti due lettere del Sismi: l'una suggerisce l'affidamento del recupero alla "Ifremer", la seconda invece lo sconsiglia poiché si sospetta che la società sia legata ai servizi segreti francesi. Tra i nodi che l'inchiesta dovrà sciogliere, oltre a quello relativo al "Mig" libico precipitato sui monti della Sila, resta la questione dei tracciati radar. Particolare interesse ha destato negli ultimi tempi l'esame dei tabulati dell'aeroporto di Ciampino, i quali, secondo quanto si è appreso al palazzo di giustizia, presenterebbe uno scenario diverso da quello apparso negli accertamenti svolti durante la prima inchiesta. (ANSA)

USTICA: TROVATA IN FONDO AL MARE UNA SCATOLA NERA

ROMA, 14 LUG - Nei fondali del mare di Ustica, dove il 27 giugno del 1980 precipitò il Dc9 dell'Itavia, i tecnici della società inglese Winpol, che sta portando a termine la campagna esplorativa prima di procedere al recupero delle parti ancora mancanti del velivolo, hanno scoperto una scatola nera. Si tratta di un Flight Data Recorder, del quale sono stati già fotografati i segni identificativi;

questi verranno ora comparati con i dati della scatola nera che, come dimostra la documentazione sequestrata presso la compagnia aerea ed acquisita agli atti dell'inchiesta, doveva trovarsi sul velivolo. La scoperta è stata fatta ieri mattina - ma la notizia si è appresa solo oggi - ed è stata subito comunicata al giudice Rosario Priore il quale valuterà entro domani se dare priorità al recupero di questo reperto, considerato di notevole importanza per comprendere le cause del sinistro. La scatola nera si trova nei pressi del reperto che nei giorni scorsi qualcuno ha indicato come appartenente ad un missile. La "scatola nera", secondo quanto si è appreso, ha la forma di parallelepipedo, è in un unico pezzo e, all'esterno, appare in buone condizioni. Attorno ad essa, che è di un colore tra il rosa ed il rosso, i tecnici della Winpol hanno fotografato anche altri resti del velivolo. Come si è detto, Rosario Priore è stato informato subito dopo la scoperta e, nella prossime ore, attende un'ulteriore relazione. Già in base alle prime indicazioni, il magistrato sta valutando l'opportunità di sospendere la fase esplorativa attualmente in corso (fase che peraltro era già in via di conclusione) e di procedere rapidamente al recupero della "scatola nera". Ciò allo scopo di far esaminare al più presto il reperto dagli esperti. Com'è noto, la lettura di questo tipo di registratori è possibile negli Stati Uniti ed in Giappone. L'operazione di recupero, anche se rapida, richiederà diversi giorni. Infatti, è necessario predisporre tutte le attrezzature necessarie per consentire al "robot" in uso per l'esplorazione di agganciare il reperto. Questo poi dovrà essere depositato in uno speciale contenitore per preservarlo da qualsiasi danno. Il compito sarà affidato ai professori Paolo Santini e Antonio Castellani, che, coordinati dal preside della facoltà di ingegneria di Roma, Aurelio Misiti, fanno parte di una speciale commissione nominata per la sciagura di Ustica. Dalla lettura del contenuto della "scatola nera" - se risulterà trattarsi proprio di quella del DC9 - il giudice Priore spera di ricavare utili elementi per accertare la verità. Anche se c'è da tener presente che il tipo di "scatola nera" più in uso sugli aerei all'epoca del disastro non era sofisticato come quelli attualmente in dotazione ai velivoli. Infatti, la scatola di allora poteva registrare soltanto cinque parametri: prua, quota, velocità, fattore di carico e tempo. Invece i "flight data recorder" in uso oggi arrivano a registrare fino a 20 parametri. Probabilmente domani, il magistrato raggiungerà la nave della Winpol per discutere della situazione con i tecnici e per prendere decisioni. Quanto alle notizie dei giorni scorsi, secondo le quali domani sarebbe cominciato il recupero del reperto indicato come parte di un missile, si è appreso che questo non sarà possibile. Anche per questo recupero, infatti, è necessario predisporre attrezzature diverse da quelle attualmente in uso per la esplorazione dei fondali e le riprese fotografiche. Sugli aerei di linea ci sono due "scatole nere" (che in realtà sono di colore arancione): il registratore dei dati di volo (Flight data recorder) e il registratore delle voci della cabina di pilotaggio (Cockpit voice recorder). Il "Cockpit voice recorder" del DC-9 fu recuperato nei primi giorni di giugno del 1987 dalla società francese Ifremer ed inviato immediatamente negli Stati Uniti dove fu decodificato dal National Transportation Safety Board, l'ente americano per la sicurezza dei trasporti, senza peraltro fornire elementi decisivi per la soluzione del caso. Dopo il ritrovamento di questa "scatola nera", nel febbraio del 1988 fu deciso di avviare una nuova campagna di ricerche, sempre affidata alla società francese Ifremer, con l'obiettivo principale di ritrovare il "Data flight recorder". Questa campagna di ricerca ebbe però esito negativo. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA; OPERAZIONE RECUPERO

ROMA, 16 LUG - Tutto è stato predisposto per attuare il recupero dai fondali del mare di Ustica della "scatola nera" scoperta nei giorni scorsi dai tecnici della società inglese "Wimpol" e dei tre ordigni militari che si trovano nella zona in cui sono sparsi anche i frammenti del Dc9 dell' Itavia. la nave "Valiant" partirà alle 6 di domani mattina dal molo Beverello di Napoli per raggiungere il luogo delle operazioni, mentre alle 17,30 due motovedette della Guardia di finanza lasceranno gli ormeggi per portare accanto alla nave inglese gli investigatori ed il giudice istruttore Rosario Priore. Questi, nell'imminenza dello svolgimento di questa importante fase dell'inchiesta, è impegnato in

una serie di verifiche che riguardano, in particolare, la comparazione dei risultati raggiunti in questi ultimi tempi dai tecnici della "Wimpol" con quelli ottenuti dalla "Ifremer" che svolse la precedente campagna di recupero. L'indagine riguarda in particolare il luogo in cui nei giorni scorsi è stata accertata la presenza dell'ordigno militare (che qualcuno ha definito come missile standard) e della scatola nera. Il giudice Priore sta accertando se questo ordigno possa identificarsi con l'"engine militaire" di cui si parla nella relazione della società francese. Da un primo riscontro dei dati, sembra che il luogo sia lo stesso. Il giudice Priore sta facendo gli stessi accertamenti anche per quanto riguarda la "Boite noire" di cui si parla nella documentazione della "Ifremer". In particolare, sembra che questa si trovasse alle stesse coordinate in cui la "Wimpol" ha identificato il "Flight data recorder". Nell'ambito dell'attività istruttoria che si ricollega al recupero degli oggetti che si trovano in fondo al mare, recupero che comincerà il 18 luglio prossimo, il giudice Priore ha interrogato oggi il professor Luzzatti, che presiedette la Commissione tecnica del Ministero dei Trasporti e dalla cui relazione il magistrato ha tratto i dati di identificazione del "Flight data recorder" collocato a bordo del Dc9 dell'Itavia. In particolare l'esame del dottor Priore si riferisce ai "part number" e "serial number" indicati anche nella documentazione che fu sequestrata presso la compagnia aerea e presso il Registro aeronautico italiano. Tutti questi dati saranno immediatamente comparati con quelli della "scatola nera" che dovrebbe essere riportata in superficie verso le 4 del mattino del 18 luglio prossimo. Subito dopo si procederà al recupero dei tre ordigni militari che nella forma appaiono molto simili. (ANSA)

USTICA: COMINCIATA OPERAZIONE RECUPERO

NAPOLI, 18 LUG - L'operazione recupero ha preso finalmente il via. In nottata è partita la Valiant, per coprire le 90 miglia che separano Napoli dal punto in cui, nel mare di Ustica, si svolgeranno le operazioni coordinate dal giudice Rosario Priore, per recuperare la scatola nera del Dc9 e altri reperti. Alle 6,35 si sono mosse le tre motovedette della Guardia di Finanza con a bordo, fra gli altri, il pubblico ministero Salvi, i componenti della commissione peritale internazionale, gli avvocati di parte civile e numerosi giornalisti. L'arrivo delle tre motovedette e l'incontro nel mare di Ustica con la Valiant è previsto fra le 10 e le 11. L'operazione di recupero della scatola nera che si presume sia quella del Dc9 dell'Itavia durerà 6 ore. Il rientro a Napoli è previsto in serata. Dopo quattro ore di navigazione, i quattro guardacoste della guardia di finanza hanno raggiunto il punto in cui la "Valiant Service" è alla fonda in attesa di poter riportare in superficie la "scatola nera" e i tre ordigni militari. Le vedette della finanza appena giunte sul punto che si trova a 60 miglia da Ustica e a 89 da Napoli, si sono avvicinate alla Valiant che ha già cominciato il lavoro di recupero, facendo calare sul fondo del mare il batiscafo "Magellan", che ha la capacità di giungere fino ai sette mila metri. Le operazioni di recupero appaltate dalla società "Winpol", sono affidate in subappalto ad una società americana, la "East port", che opera con dieci marinai filippini e con dieci tecnici. Sono loro che curano i movimenti del Magellan, noleggiato per 700 milioni di lire. Questo battello di profondità è quello che già in passato fotografò il relitto della Bismarck. Le motovedette della Finanza, per ordine del magistrato, sono ancorate a 500 metri dalla Valiant. Su questa nave sono invece saliti il giudice Priore, con i suoi collaboratori. Il recupero dovrebbe avvenire entro sei ore. (ANSA)

USTICA: RECUPERATA "SCATOLA NERA"

A 60 MIGLIA DA USTICA, 18 LUG - La "scatola nera" è stata recuperata. L'operazione ha cominciato ad avere successo alle ore 14,31, quando il giudice Priore, attraverso la radio di bordo ha annunciato che il batiscafo aveva toccato il fondo. Alle 14,55 il robot si è stabilizzato sul fondo in un punto dove aveva solido appoggio e subito dopo è cominciata con gli schermi di bordo la ricerca del "Flight data recorder". Il rinvenimento è avvenuto alle 15,03 ed è stato lo stesso giudice

Priore ancora una volta a descriverlo. Si tratta di una scatola a forma di parallelepipedo con la scritta su tre lati della parola "Flight data recorder". È di colore rosa. Una parte è deformata. Il lato che giaceva sul fondo è cosparso di incostrazioni. Alle 15,19, è questa la rapida cronaca dell'avvenimento, il robot, con il suo braccio meccanico antimagnetico è riuscito ad infilare la scatola nera in un box che è stato poi sigillato e quindi il tutto è stato messo in un cestello. Poco più tardi un timore: la paura che l'operazione potesse fallire o quanto meno essere ritardata. Infatti il cestello che conteneva l' involucro si è incrinato da una parte ed è stata sollevata della sabbia. Ciò accadeva alle 16. Comunque dopo appena tre quarti d' ora tutto era nuovamente in ordine e l'operazione è ripresa. Si concluderà probabilmente tra due ore. A descrivere le varie fasi del recupero è stato lo stesso giudice Priore da bordo della "Valiant" attraverso la radio e mettendosi in comunicazione con le quattro motovedette della guardia di finanza che partecipano all' operazione. Una volta riportato in superficie l' involucro contenente la scatola nera sarà inviato a Londra per la decifrazione. I dati che contiene il "Flight data recorder" potrebbero conoscersi una volta arrivati in Inghilterra dopo poche ore. L' operazione è stata compiuta. Alle 18,45 dal fondo del mare è uscito il robot "Magellano" di colore arancione. Portava con sé il prezioso carico, la "scatola nera" tanto cercata dagli investigatori per cercare di spiegare i misteri del disastro di Ustica. Quando il robot è emerso dal mare, agganciato ad un cavo sollevato da una gru, c' è stata una esplosione di gioia da parte dei tecnici che hanno lavorato per portare a buon fine l'operazione. L' operazione è stata compiuta. Alle 18,45 dal fondo del mare è uscito il robot "Magellano" di colore arancione. Portava con sé il prezioso carico, la "scatola nera" tanto cercata dagli investigatori per cercare di spiegare i misteri del disastro di Ustica. Quando il robot è emerso dal mare, agganciato ad un cavo sollevato da una gru, c' è stata una esplosione di gioia da parte dei tecnici che hanno lavorato per portare a buon fine l'operazione. Nell' imminenza della riemersione dai fondali del robot, il giudice Priore aveva autorizzato le motovedette della Finanza che sono la "Di Sessa", "Grasso", "Guglielmi" e "De Alessandris", ad avvicinarsi alla nave dove l' equipaggio era in piena euforia. È avvenuto praticamente un "arrembaggio". Gli operatori della televisione sono andati a caccia dei primi piani dell'involucro. Per più di mezz' ora c' è stato un vero e proprio assalto alla "Valiant". Poi sono cominciate le operazioni per il rientro. Alle 19,50, le vedette della Finanza hanno preso la via del ritorno. Al capoluogo partenopeo, l' arrivo è previsto per le 24. Ancora non si sa se il giudice Rosario Priore vorrà fare dichiarazioni. Il magistrato ha seguito momento per momento tutta l'operazione di recupero stando vicino ai tecnici della "Valiant" e trasformandosi in informatore dei giornalisti che erano ospitati sulle quattro motovedette della Finanza dalla quale hanno ottenuto un'ottima accoglienza e comprensione, soprattutto per quanto riguarda le difficoltà per comunicare dalla nave con giornali e agenzie di stampa. I sofisticati telefonini cellulari per molte ore sono rimasti inattivi poichè è stato assolutamente impossibile prendere le linee. Soltanto a tarda sera, in prossimità di Napoli, è stato possibile trasmettere. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 20 lug.- Richiederà qualche giorno l'operazione di identificazione dei dati contenuti nel "Flight data recorder" del Dc9 dell'Itavia ripescato nei fondali del mare di Ustica, a 3500 metri di profondità, dal "robot" della nave "Valiant". Dopo la verifica iniziale, che ha confermato le speranze del giudice istruttore Rosario Priore di avere finalmente in mano la "scatola nera" finita in fondo al mare undici anni fa, comincia ora un' altra fase delicata dell'operazione di recupero. Infatti si deve procedere in Inghilterra, nella contea di Kent, alla lettura dei dati registrati dalla "scatola nera" durante tutto il tragitto compiuto dal Dc9 dell' Itavia sulla rotta Bologna-Palermo il 27 giugno del 1980. Ciò, contrariamente a quanto è stato ipotizzato nei giorni scorsi, non potrà avvenire in poche ore, ma saranno necessari alcuni giorni. Il "Flight data recorder", conservato in un luogo segreto per ordine del giudice Rosario Priore, partirà lunedì per l'Inghilterra e a seguire il suo viaggio saranno i periti Casarosa e Castellani, che dovranno assistere a tutte le operazioni tecniche

in programma. A loro il giudice Priore ha affidato il compito di fare un vero e proprio "processo verbale" di tutto quanto accadrà. Dall' esame della "scatola nera" dovrebbe arrivare la conferma dei dati di volo già acquisiti attraverso la lettura di quelli rilevati dai centri radar dell'aeronautica militare che seguirono il volo del Dc9 attraverso i "Cram" - Centri radar aeronautica militare - di Ciampino, Poggio Ballone, Licola, Marsala e Siracusa, tutti coordinati dal "Terzo Roc" di Martina Franca. Un' altra comparazione sarà poi fatta con le trascrizioni delle registrazioni delle conversazioni erra-bordo-terra che avvennero prima della scomparsa del velivolo dagli schermi radar. La speranza del giudice Priore e dei suoi collaboratori è che la "scatola nera", almeno per qualche secondo successivo al verificarsi dell' evento che ha determinato la tragedia, abbia continuato a registrare. Tutto, comunque, è fissato sulle bande metalliche collocate all'interno della scatola ad opera di una serie di pennini metallici che hanno trascritto tutti i dati relativi alle cinque funzioni di controllo che potevano essere eseguite dall' apparecchiatura e cioè la verifica della prua, della quota, della velocità, del fattore di carico e del tempo. In attesa che le indagini affidate ai giudici inglesi forniscano nuovi elementi per sviluppare l'inchiesta, il giudice Priore ha disposto immediati accertamenti per verificare la fondatezza della notizia secondo la quale sarebbe addirittura scomparsa la fusoliera del Dc9 riportata in superficie dalla società francese " Ifremer" durante la precedente campagna di recupero. La notizia è trapelata ieri in occasione dell' audizione dinanzi alla Commissione Stragi dei responsabili della società francese. Tra le persone ascoltate, anche il tecnico Jean Paul Roux, già interrogato dal giudice Priore nell' ottobre dello scorso anno. Rispondendo alle tante domande del magistrato, a proposito della " scatola nera ", Roux spiegò che era stata cercata tra il posto di pilotaggio e la fusoliera, nonché tra questa e la coda. Ma non fu trovata poiché le ricerche erano state concentrate sul grosso dei relitti dei quali le rilevazioni cinematografiche hanno dato soltanto una visione parziale. La scatola è stata trovata ora dalla Whimpol, che è subentrata nell' incarico alla società francese, nella zona in cui la " Ifremer" aveva fatto le ricerche. Sulla base delle dichiarazioni fatte da Roux, la Commissione stragi intenderebbe interrogare Massimo Blasi, che fu a capo della precedente commissione tecnica. Ma poiché conserva il ruolo di perito, potrà essere ascoltato a chiarimento e non come testimone. (ANSA)

USTICA: LE RISPOSTE ATTESE DALLA "scatola nera"

ROMA, 22 LUG - La lettura della "scatola nera" del Dc-9 Itavia portata in Gran Bretagna (V. ANSA 158/0b) pone due ordini di difficoltà. Il primo riguarda le condizioni dell'apparecchiatura e del suo contenuto, dopo dieci anni di permanenza in mare a 3.500 metri di profondità. Le "scatole nere" sono certificate per resistere a una temperatura di mille gradi per trenta minuti e all'immersione in acqua salata per alcuni giorni, ma le loro doti di resistenza superano in genere anche di molto quelle previste dalla legge, come ha dimostrato la prima "scatola nera" del Dc-9, il "cockpit voice recorder" che ha mantenuto le registrazioni dopo sette anni di permanenza in mare. Bisognerà vedere così in quale condizione si trova il filo magnetico che ha registrato i dati di volo. La seconda difficoltà riguarda l' interpretazione di ciò che la "scatola nera" può avere registrato negli ultimi istanti. L' apparecchiatura registra una serie di dati: funzionamento dei motori, quota, velocità, accelerazione, direzione di volo, inclinazioni laterali e longitudinali dell' aereo, posizione dei comandi come le parti mobili delle ali. Nel caso di una esplosione, gli unici dati che possano offrire qualche indizio sono legati agli ultimissimi movimenti dell' aereo e cioè alla presenza di accelerazioni anomale sul velivolo nell' istante della deflagrazione. L' eventuale presenza e la qualità di questi dati potrebbero fornire elementi per risalire al tipo di esplosione avvenuta. Se l' aereo è precipitato abbastanza integro non è escluso che la "scatola nera" abbia potuto registrare anche qualche dato durante la discesa; se invece è andato subito in pezzi i dati "utili" si ridurranno a qualche secondo o frazione di secondo. La lettura della "scatola nera" potrebbe infine offrire elementi per verificare una delle ipotesi formulate in base alle rilevazioni dei radar di Fiumicino, quella secondo cui l' aereo sarebbe improvvisamente salito di quota per precipitare poi a caduta

libera. (ANSA)

USTICA: AVVOCATO FERRUCCI

ROMA, 27 lug.- L' avv. Romeo Ferrucci, che assiste nell'inchiesta giudiziaria sul disastro del Dc9 Itavia i familiari delle vittime, ha fatto oggi una dichiarazione in merito alle notizie con le quali è stata smentita ieri la presenza nel mare di Ustica dei resti di un missile e la scomparsa di una delle parti del velivolo riportate in superficie dalla Ifremer. " Dobbiamo tutti prendere atto - ha detto Ferrucci- che se persino i periti giudiziari ed i relatori della Commissione stragi sono stati tratti in inganno con diapositive false e sigle mistificate, deve tuttora ritenersi potentemente in corso l'oscura macchinazione avviata undici anni orsono contro la giustizia del nostro Paese". "Auspichiamo - ha detto ancora il penalista - che gli attuali inquirenti ne tengano conto fino in fondo, non lasciandosi, ad esempio, condizionare dalle ' soddisfazioni ' espresse da un' Ifremer che, se può vantarsi ora d' aver avuto ragione sulla natura del congegno militare a suo tempo fotografato nel mare di Ustica, deve ancora spiegare perchè ha lasciato sul fondo un pezzo decisivo, come la scatola nera del Dc9 ". Il penalista ha poi aggiunto: "Così pure la stessa Ifremer deve farci sapere perchè ora sostiene che la scritta Itavia è stata trovata soltanto su una delle ali, regolarmente recuperata, quando il suo dirigente Jean Roux nel corso dei primi rilevamenti aveva comunicato al quotidiano 'La Stampa del 28 maggio 1987 che gli uomini del 'Nautile' (il batiscafo usato per i recuperi - n.d.r.) hanno potuto leggere la scritta sulla carlinga". " Non sarà inutile - ha concluso Ferrucci - tener inoltre presente che le dichiarazioni del signor Roux furono ritenute dannose al corso della giustizia dall' allora giudice istruttore Vittorio Bucarelli, il quale annunciò, tramite lo stesso giornale, e nella stessa data, che su di esse, come pure sulle notizie contrastanti fatte circolare in Italia, avrebbe aperto un' inchiesta perchè in entrambi i casi è stato violato il segreto istruttorio. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 31 lug.- Sui fondali del mare di Ustica, dove il 27 giugno del 1980 precipitò il Dc9 dell'Itavia, i tecnici della società inglese "Whimpol" hanno fotografato altri pezzi del velivolo e tra questi una parte della fusoliera. La notizia si è appresa oggi, a conclusione delle riunioni che il giudice istruttore Rosario Priore ha avuto con gli esperti della commissione internazionale incaricata di tentare di stabilire quali furono le cause del disastro. L' incontro tra magistrato e periti doveva servire per stabilire quali delle parti ritrovate dalla " Whimpol" (sono un centinaio di pezzi su alcuni dei quali, a giudicare dalle diapositive fatte dagli operatori dell'Valiant Service', apparirebbero dei fori) debbono essere riportati in superficie. Gli investigatori, considerato il costo delle operazioni ed il tempo necessario per i recuperi, sarebbero propensi a recuperare soltanto una parte dei reperti. Ma gli avvocati di parte civile hanno ribadito ancora una volta che a loro giudizio tutto quanto identificato deve essere ripescato. Proseguono, intanto, gli accertamenti sui tre segnalatori acustici recuperati dalla "Valiant" e scambiati erroneamente tempo fa per parti di un missile. Dai controlli svolti è stato stabilito che almeno una delle tre boe fu identificata dalla società francese Ifremer nel corso della precedente campagna di recuperi. In particolare, a confermare questa circostanza è stato il fatto che una delle tre boe si trovava compresa nelle coordinate indicate dalla Ifremer per stabilire il punto in cui era stato scoperto un " engine militaire " di cui si parla nelle relazioni di servizio. Nell' ambito degli accertamenti, il giudice Rosario Priore ha interrogato come testimone il generale Ambrogio Viviani, che fu ufficiale del Sid fino al 1978. Durante il colloquio il magistrato ha chiesto a Viviani informazioni circa la copertura radar che veniva adottata dalle competenti autorità militari a protezione delle portaerei americane comprese nelle forze Nato, quando si trovavano dislocate nei nostri porti. Tra queste la " Saratoga". Del sistema di copertura il generale Viviani, ha parlato tempo fa in una intervista ad un quotidiano di Novara e ad una rete

televisiva privata. Perciò Priore ha deciso di sentirlo come testimone. Al giudice Priore il collegio difensivo di parte civile ha chiesto di allargare il raggio della zona sottoposta a ricognizione per ricercare altri eventuali pezzi che non compaiono neppure nelle ultime diapositive scattate dalla "Whimpol". Tra l'altro, gli avvocati hanno fatto notare che manca la parte superiore della fusoliera e nulla fa escludere che possa trovarsi in una zona non compresa dai controlli. Quanto alle difficoltà, soprattutto finanziarie, che potrebbero impedire il recupero totale delle parti mancanti del Dc9, gli avvocati auspicano che un intervento del Governo e del Parlamento possano far superare le difficoltà. (ANSA)

USTICA: PRIMI DATI LETTURA SCATOLA NERA

ROMA, 9 AGO - Fu perfettamente regolare il volo del Dc-9 dell'Itavia fino al momento in cui, alle 20,56 del 27 giugno 1980, scomparve dagli schermi dei radar dell'Aeronautica che avevano seguito il suo viaggio. Lo ha rivelato la lettura della scatola nera fatta nei giorni scorsi a Londra. Le prime indiscrezioni sulla lettura del "Data flight recorder", recuperato nel tardo pomeriggio del 16 luglio scorso dal fondo del mare di Ustica dai tecnici della "Winpol" e affidato per la sua "lettura" alla "Accident institute investigation branch", di Londra, confermano oltre alla regolarità del viaggio, il fatto che le registrazioni affidate alla scatola nera si sono interrotte esattamente nel momento in cui, alle 20,56, il velivolo cominciò a precipitare. Il giudice Rosario Priore, al quale è affidata l'inchiesta, sperava che l'apparecchio avesse potuto continuare a funzionare almeno per alcuni secondi, dopo che si erano verificate le cause che avevano determinato il disastro. Ma dalla lettura è emerso che le speranze erano vane. Il nastro letto in Inghilterra è già stato riportato a Roma dal perito Antonio Castellani. I tecnici che l'hanno esaminato hanno stabilito che i cinque parametri di registrazione confermano che tutto andò regolarmente. In particolare, per quanto riguarda i dati di prua, corrispondono apparentemente a perfetta regolarità; altrettanto regolare la quota mantenuta secondo le disposizioni del piano di volo. E regolare ancora la velocità, il fattore di carico e il tempo. In pratica da questo primo esame, (gli studi proseguiranno ora a Roma), non è emerso alcun dato che possa far pensare ad un'anomalia dalla quale sia derivato poi un incidente tecnico-strutturale. Il nastro, come si è detto, è tornato a Roma e ad esaminarlo saranno ora gli esperti nel campo delle analisi delle registrazioni radar fatte la sera del 27 giugno '80 dai vari centri (Cram) dell'aviazione militare. In particolare saranno studiati e comparati i dati rilevati dal centro radar di Ciampino. Se infatti dall'esame risultasse che i dati trascritti dalla scatola nera corrispondono a quelli di Ciampino, le registrazioni di quest'ultimo centro assumerebbero un particolare significato. Sono infatti le apparecchiature di Ciampino che rilevarono la presenza di un plot, cioè di un segnale attribuito ad un altro velivolo, che si sarebbe trovato nelle vicinanze del Dc-9. Su questo punto ci sono state numerose polemiche. In particolare qualcuno ha definito inattendibile questa registrazione, ipotizzando che i dati raccolti dal radar, per anomalie tecniche, possano essere stati fissati sulle schede di registrazione in maniera distorta. Altri invece hanno sostenuto la piena attendibilità di quelle rilevazioni e quindi la presenza di un altro aereo. (ANSA)

USTICA: SILENZI E CONFERME DELLE "SCATOLE NERE"

ROMA, 9 AGO - La principale "scatola nera" del DC-9 di Ustica, quella che registra i dati del comportamento dell'aereo, non ha compiuto il secondo miracolo: quello di funzionare ancora qualche secondo dopo l'esplosione che ha spezzato in grosse parti il jet (vedi ansa 105/0b e seg.). Il primo miracolo il registratore l'aveva compiuto sopravvivendo a 11 anni di acqua salata, un primato assoluto nella storia dell'aviazione commerciale mondiale, al di là di ogni previsione di durata fornita dalle case costruttrici e richiesta dalle norme di omologazione di questi apparati. La speranza era che il registratore avesse potuto fissare una accelerazione di cui fosse possibile identificare la causa, il tipo di esplosivo in grado di imprimere uguale accelerazione. Anche se le

raffinate analisi sui frammenti metallici hanno già accertato la presenza di almeno due tipi di esplosivo, la T-4 e il tritolo, utilizzati sia nelle teste di guerra dei missili sia nelle bombe terroristiche, sia in usi più normali come le perforazioni petrolifere. Il mancato miracolo ha però confermato qualche certezza e in una vicenda aggrovigliata come questa è un fatto apprezzabile: la distruzione del DC-9 è stata improvvisa e si è consumata in un attimo. L'energia che alimentava anche i registratori è stata troncata: il che esclude la progressione di un cedimento strutturale. Il DC-9 è stato spezzato all'improvviso in un punto nevralgico per un fatto traumatico e l'aereo è precipitato in grossi pezzi come hanno provato le rilevazioni del radar, le ali e le parti di fusoliera recuperate. Il fatto improvviso codificato dal registratore dei dati di volo conferma la subitanità della tragedia accertata anche dal primo registratore recuperato, quello delle voci di cabina, con quel "gua...", ultimo grido quest'ultimo registratore, il "cockpit voice recorder", tiene sotto controllo un ambiente completamente diverso dal registratore dei dati di volo: le voci e i rumori in cabina (piloti e segnali acustici degli apparati), le comunicazioni radio fra i piloti e le stazioni di terra e le comunicazioni radio che interessano altri aerei. E' ancorato ad una parte strutturale della cabina di pilotaggio e si trova ad alcune decine di metri di distanza dal registratore dei dati di volo, il "flight data recorder" che è sistemato in coda, considerata la parte che viene meno danneggiata negli incidenti. Nonostante queste distanze precauzionali i registratori sono stati coinvolti dall'improvvisa mancanza di energia e hanno smesso di funzionare nello stesso istante. Questo conferma che l'esplosione si è verificata nella zona in cui era collocata l'unica fonte di alimentazione dei due registratori. Questa certezza dovrebbe permettere di accertare due possibilità: se la zona in cui è collocata la fonte di energia poteva essere raggiunta da una esplosione provocata da una bomba piazzata nel carrello o in una stiva o se quella zona poteva essere messa fuori uso solo da un missile. Il mancato secondo miracolo del registratore dei dati di volo vale inoltre a sgombrare il campo dai dubbi che sarebbero stati sollevati se il registratore fosse rimasto in fondo al tirreno. E anche questo è un altro apprezzabile risultato in una vicenda come quella di Ustica. Quanto alla possibilità di confrontare i dati del radar di Roma Ciampino e i dati di volo del registratore, per dare attendibilità o meno ad un segnale rilevato dal radar vicino al DC-9, alcuni tecnici fanno rilevare che è proprio la natura di questo segnale ad essere contestata. Quindi il dubbio dovrebbe continuare. Tutto viene rimandato al recupero dal tirreno delle parti dell'aereo con le quali "ricostruire" il DC-9: missile o bomba, o qualsiasi eventuale altro trauma abbia provocato la tragedia, il "responsabile" ha lasciato la "firma" sull'aereo. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA

ROMA, 10 SET - Si è allungato l'elenco delle persone coinvolte nelle indagini sul disastro di Ustica come indiziate di reato. I nomi di altre sei persone si sono infatti ora aggiunti a quelli degli altri 21 tra ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica che erano in servizio nei centri radar di Licola e di Marsala la sera in cui avvenne il disastro e avevano seguito il viaggio del velivolo. I provvedimenti del giudice Priore risalgono a qualche tempo fa ma solo ora se n'è avuta notizia. Le comunicazioni giudiziarie, secondo la vecchia procedura penale, sono state inviate ad Antonio Trombetta che all'epoca del fatto era comandante del centro di soccorso aereo di Ciampino; a Porfirio Massari, che al tempo del fatto comandava il centro radar di Ciampino, al funzionario del Sismi Giorgio Parisi, al comandante della seconda regione aerea Giorgio Santucci, al carabiniere Roberto Zuliani e a Guglielmo Sinigaglia. Quest'ultimo è l'ex legionario che nei mesi scorsi ha testimoniato sul disastro fornendo una versione che in parte contrastava con quanto accertato dal magistrato. I reati ipotizzati a seconda delle singole posizioni sono la falsa testimonianza, la calunnia e il favoreggiamento. Nessuna indiscrezione precisa è emersa circa le ragioni che hanno determinato i provvedimenti sollecitati dal pool di pubblici ministeri che affiancano nell'inchiesta il giudice Priore. A far conoscere l'esistenza dei nuovi provvedimenti è stata la notifica agli avvocati che assistono gli imputati e le parti civili di un avviso dello stesso giudice Priore per informare i

penalisti che il 25 settembre prossimo sarà conferito a due distinti gruppi di periti l'incarico di fare alcune perizie grafiche e di trascrivere il contenuto dei nastri registrati dalle postazioni radar dell'Aeronautica sul volo del Dc9 dell'Italia. Per quanto riguarda l'inchiesta il giudice Rosario Priore si è recato questa sera a Napoli per assistere, domani mattina, allo sbarco dei nuovi pezzi del Dc9 recuperati nel mare di Ustica dalla "Valiant service". (ANSA)

USTICA: RECUPERATI ALTRI REPERTI

ROMA, 10 SET - La nave "Valiant Service", impegnata nelle operazioni di recupero del Dc-9 dell'Itavia precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno dell'80 attraccherà domani al molo Pisacane di Napoli per scaricare altri reperti. Sono gli ultimi pezzi del Dc-9 riportati in superficie. Insieme con centinaia di piccoli frammenti ce ne saranno altri quattro di dimensioni variabili dai tre ai quattro metri di lunghezza che saranno subito consegnati ai periti perchè siano trasportati nell'aeroporto di Pratica di Mare dove sono in corso gli esami tecnici per scoprire le cause della tragedia. Delle quattro parti di maggiore grandezza una appartiene sicuramente alla carlinga e porta impresso su di esso la scritta "Itavia". C'è poi un reperto quasi certamente della fusoliera con sei oblò mentre un terzo pezzo ha due oblò con portellone al centro sul quale compare un foro. Un'altra parte, non si è ancora stabilito se sia la parte inferiore o superiore della carlinga, è corredata da un'antenna. Infine un ultimo pezzo sembra essere il pavimento di prua del velivolo. I recuperi sono avvenuti tra la fine di agosto e questi giorni. Subito il giudice istruttore, Rosario Priore, che dirige l'inchiesta sul disastro, ha disposto che fossero messi a disposizione degli investigatori. Dopo aver scaricato il materiale la "Valiant" tornerà in mare per riprendere le sue ricerche. (ANSA)

USTICA : ALTRI FRAMMENTI DC9 RECUPERATI DALLA "VALIANT"

NAPOLI, 23 SET - Il portello della cabina d'equipaggio del DC9 dell'Itavia, precipitato il 27 giugno 1980 al largo di Ustica, è stato recuperato dalla motonave "Valiant Service" che lo ha scaricato questa mattina nel porto di Napoli insieme con altri rottami. I reperti - oltre al portello si trattava di frammenti, il più grande dei quali di undiametro di due metri - sono stati definiti "interessanti" dai componenti della commissione tecnica recatisi questa mattina a bordo della motonave ferma al molo Pisacane del porto di Napoli. Tra i rottami i tecnici della "Wimpol", la ditta specializzata per il recupero, hanno trovato anche frammenti ossei di piccole dimensioni. La "Valiant Service", che ha a bordo il sottomarino telecomandato che esegue le operazioni di ripescaggio a tremila e cinquecento metri di profondità, ripartirà in nottata per Ustica, dove l'arrivo è previsto per le nove di domattina. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 25 set -Il giudice Rosario Priore che indaga sul disastro di Ustica ha disposto accertamenti sul contenuto di una telefonata anonima giunta nella sede romana dell'Ansa. La persona che si è messa in comunicazione con l'Ansa ha detto di essere un sottocapo di marina e di voler fare le sue rivelazioni per fare il proprio dovere". Subito dopo ha comunicato: " Voglio dire che esistono dei tracciati radar non distrutti a Ponte Galeria e alla base 057 di Monterosi. Lo so perchè ho prestato servizio lì. Non capisco perchè il ministero della Marina abbia coperto l'esistenza di questi tracciati". Subito dopo la comunicazione si è interrotta. Immediatamente il giudice istruttore Priore, informato delle telefonate, ha disposto accertamenti nei due luoghi indicati. Sull'esito delle indagini, però, viene mantenuto il riserbo anche se, secondo indiscrezioni, sembra che qualche nuovo elemento sia stato acquisito. Intanto Priore ha affidato il compito di trascrivere tutte le conversazioni telefoniche registrate su nastro interevnute fra le 20,30 del 27 giugno del 1980 e le otto del mattino successivo tra le postazioni radar dell'aeronautica di Palermo, Marsala e Ciampino, a

Roma. Le trascrizioni delle conversazioni contenute in sei nastri magnetici sequestrati in parte dal p.m. di Palermo Guarino e dal suo collega Santacroce, di Roma e, nel 1990 dal giudice Priore, dovrebbero, secondo il magistrato, aggiungere elementi inediti al materiale raccolto nel corso degli undici anni dell' inchiesta. In particolare, le sei bobine contengono le conversazioni telefoniche intervenute tra i centri radar dell' Aeronautica di Ciampino (Roma), Palermo e Marsala a cominciare dalle 20,30 del 27 giugno del 1980 sino alle 8 del giorno successivo. A "leggere" i nastri saranno i periti Mario e Cristina Franco, Nicoletta Benedetti e Sara Mac Vane. A quest' ultima il giudice ha affidato l' incarico di trascrivere le conversazioni avvenute in lingua inglese e di tradurle in italiano. I colloqui registrati sono avvenuti in arrivo e in partenza dai singoli centri. Una perizia già conclusa, che sarà depositata prossimamente, riguarda altri nastri registrati dal centro radar di Martina Franca. Un altro gruppo di periti dovrà fare una perizia grafica su una documentazione proveniente dalla Francia e riguardante le dichiarazioni fatte da un ex legionario, Guglielmo Sinigalia, che dopo essere stato sentito nell' inchiesta come testimone, si è poi visto notificare un'informazione di garanzia. (ANSA)

USTICA :PERIZIA SU RESTI UMANI RECUPERATI DA "VALIANT"

ROMA, 26 set - Nuova perizia medico - legale nell'ambito dell' inchiesta sul disastro di Ustica. Gli accertamenti disposti dal giudice Rosario Priore, che domani affiderà l'incarico al perito Giusto Giusti, riguardano un considerevole quantitativo di ossa umane recuperato nei fondali del mare di Ustica, dove precipitò il Dc9 dell' Itavia, dalla nave "Valiant - Service " impegnata nella campagna di ricerche per riportare in superficie tutte le parti mancanti del velivolo. Il primo carico venne sbarcato nel porto di Napoli l'11 settembre scorso. Insieme con pezzi di lamiera Dc9 ripescati a oltre tremila metri di profondità, i tecnici della "Valiant" consegnarono agli investigatori anche un grande sacco. Si scoprì poco più tardi che conteneva ossa umane appartenenti a persone che nel disastro erano rimaste incastrate tra le lamiere del velivolo. Il 23 scorso, al termine di un altro turno di ricerche e di recuperi, la nave della Wimpol scaricò a Napoli un altro macabro carico. Ora al professor Giusti il giudice Priore ha chiesto di esaminare tutte le ossa recuperate e di dare rilievo a qualsiasi elemento che emerga dall' indagine e che possa essere utile per spiegare le cause del sinistro. Quanto all' inchiesta, ieri e oggi giudice e periti hanno fatto un vertice per valutare i risultati fin'ora conseguiti. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 4 ott - Le conversazioni telefoniche che avvennero tra il centro radar dell' Aeronautica di Martina Franca e le altre postazioni di Ciampino, Palermo e Marsala potrebbero contenere - a quanto si è appreso in ambienti giudiziari - particolari inediti della tragedia avvenuta la sera del 27 giugno del 1980, quando nel mare di Ustica precipitò il Dc9 dell' Itavia. Le trascrizioni di queste conversazioni registrate dagli apparecchi di Martina Franca sono inserite in un documento che gli esperti hanno consegnato qualche tempo fa al giudice istruttore Rosario Priore, il quale domani le depositerà nella cancelleria del suo ufficio perchè siano a disposizione degli avvocati difensori e delle parti civili. Dall' esame delle conversazioni si potrebbe avere - si è appreso negli stessi ambienti - la conferma di alcune notizie pubblicate in diverse occasioni dagli organi di stampa e riguardanti, tra l' altro, la presenza nella zona del disastro di una portaerei e di aerei militari stranieri. La circostanza emergerebbe in particolare da almeno due conversazioni che la sera del disastro un responsabile del soccorso aereo di Ciampino, maresciallo Roberto Bruschina, ebbe con un collega in servizio a Martina Franca. Le conversazioni saranno comparate con quelle avvenute tra i centri di Ciampino, Palermo e Marsala. I nastri sono stati affidati nei giorni scorsi dal magistrato ai periti perchè provvedano alla loro trascrizione. Una delle telefonate sulle quali si è soffermata l' attenzione degli investigatori fu registrata sul canale 13 ed avvenne tra il maresciallo

Bruschina, che era a Ciampino ed il suo collega Marzulli, in servizio a Martina Franca. Dopo essersi presentati (la conversazione comincia all'ora convenzionale "zulu 20,22 corrispondente alle 22,22 italiane), i due interlocutori parlano del disastro. Il maresciallo Bruschina dice al collega: "Qui è venuto il... un... un ufficiale..". Chiede Marzulli: "Itavia..?". Risponde Bruschina : "dell' ACC, del controllo... e ha detto, se volete, che lui può mettersi in contatto tramite l' ambasciata americana...". Il maresciallo Bruschina aggiunge subito dopo: "Eh...se...siccome c'era traffico americano in zona molto intenso in quel periodo... Marzulli: si.. Bruschina: Eh... può attingere notizie attraverso quella fonte...quella via. Marzulli: E come, nella zona dove c'era il Dc9?...Ma c'entra qualche portaerei? Bruschina : Eh...questo non me l'ha detto... si suppone no? Il documento con la trascrizione delle conversazioni telefoniche intercorse fra il centro radar dell'aeronautica di Martina Franca e le altre postazioni di Ciampino, Palermo e Marsala, supera, a quanto si è appreso, le 700 pagine e sarà da domani a disposizione delle parti. Della presenza nella zona del disastro di forze militari americane, oltre che da ricostruzioni dell' incidente pubblicate da organi di stampa, ne parlò il 16 gennaio dello scorso anno il colonnello dell' Aeronautica Guglielmo Lippolis, durante la sua audizione di fronte la commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo. Secondo quanto dichiarò il col. Lippolis, la sera del 27 giugno 1980, vi era "traffico americano nella zona dell' incidente", e l'indicazione venne dal centro radar di Ciampino e fu annotata, alle 22,27, sul quaderno che serviva a raccogliere tutto il lavoro del centro operativo per il soccorso di Martina Franca. "In quel periodo la presenza di aerei militari Usa e di altre nazioni era costante, - affermò all' epoca il col. Lippolis - ma non gli si dava molta importanza anche perchè spesso non ci avvertivano di quello che facevano". Durante l'audizione, rispondendo ad una domanda dell' indipendente di sinistra Sergio De Julio sul perchè il radar di Marsala non avesse segnalato la presenza di "traffico americano nella zona dell' incidente", il col. Lippolis rispose che "fuori quadro radar e a bassa quota si può andare dappertutto, anche sulla Piazza Rossa". Gli Stati Uniti hanno smentito più volte la presenza di aerei e navi americane nella zona del disastro la sera del 27 giugno 1980. Della presenza nella zona del disastro di forze militari americane, oltre che da ricostruzioni dell' incidente pubblicate da organi di stampa, ne parlò il 16 gennaio dello scorso anno il colonnello dell' Aeronautica Guglielmo Lippolis, all' epoca responsabile militare del centro radar di Martina Franca, durante la sua audizione di fronte la commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo. Secondo quanto dichiarò il col. Lippolis, la sera del 27 giugno 1980, vi era "traffico americano nella zona dell' incidente", e l'indicazione venne dal centro radar di Ciampino e fu annotata, alle 22,27, sul quaderno che serviva a raccogliere tutto il lavoro del centro operativo per il soccorso di Martina Franca. "In quel periodo la presenza di aerei militari Usa e di altre nazioni era costante, - affermò all' epoca il col. Lippolis - ma non gli si dava molta importanza anche perchè spesso non ci avvertivano di quello che facevano". Durante l' audizione, rispondendo ad una domanda dell' indipendente di sinistra Sergio De Julio sul perchè il radar di Marsala non avesse segnalato la presenza di "traffico americano nella zona dell' incidente", il col. Lippolis rispose che "fuori quadro radar e a bassa quota si può andare dappertutto, anche sulla Piazza Rossa". Gli Stati Uniti hanno smentito più volte la presenza di aerei e navi americane nella zona del disastro la sera del 27 giugno 1980. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 5 ott - Sono diverse centinaia le telefonate registrate dalle apparecchiature del centro radar di Martina Franca la sera del 27 giugno del 1980, quando precipitò il Dc9 dell' Itavia in volo tra Bologna e Palermo. Dal loro esame traspare praticamente il quadro completo di quanto avvenne quella sera e la notte successiva, con riferimento, in particolare all' attività svolta per organizzare i soccorsi, quando si ebbe ormai la certezza che il velivolo, a bordo del quale c'erano 81 persone, era precipitato nel mare di Ustica. Il documento di oltre settecento pagine e contenente solo le conversazioni è stato depositato oggi in cancelleria. Attraverso i colloqui non soltanto si ha la ricostruzione, momento per momento della tragedia, ma anche la conferma che durante i dialoghi fu

domandato in più occasioni se vi fosse nella zona " un intenso traffico americano". In alcune occasioni qualcuno degli interlocutori chiese anche se nella zona fosse confermata la presenza di una portaerei americana, ma a domande di questo tipo non venne data alcuna risposta. La parte maggiore del documento, comunque, si riferisce agli interventi di soccorso che impegnarono mezzi aerei e navali. Le telefonate intercorse tra Martina Franca e gli altri centri radar coprono un arco di tempo che va dall' ora convezionale "18 zulu" alle successive "22 zulu" corrispondenti, nella realtà ad un periodo che va dalle 20 alle 24 nonché l' ulteriore arco di tempo che va dalle 24 alle del mattino successivo. I colloqui tra i vari ufficiali e sottufficiali addetti ai controlli si svolsero su 22 canali. Quella sera ci fu un convulso incrociarsi di chiamate che in un primo tempo riguardarono l'improvvisa scomparsa dagli schermi radar del Dc9 per riferirsi poi alle probabili cause del sinistro. È in questo incrociarsi di domande e risposte che qualcuno cominciò a chiedere della presenza di aerei americani e anche di una portaerei. Ma una risposta affermativa non c'è mai stata. Le prime notizie che diedero la certezza della tragedia si ebbero all' alba, quando già era stata mobilitata al completo la forza di soccorso. Alle 5,06 "zulu"(ora reale 07,06) un elicottero annuncia di essere "sopra una macchia scura ". " Stiamo orbitando - comunica l' osservatore - stanno venendo in continuazione delle.... della roba... pensiamo si tratti del velivolo". Poco più tardi altri soccorritori comunicano la presenza di una macchia d'olio, di parecchi corpi, battellini, salvagenti e oggetti vari. (ANSA)

USTICA: NUOVI PROVVEDIMENTI DEL GIUDICE

ROMA, 7 ott - Almeno quattro nuovi provvedimenti sarebbero stati firmati dal giudice istruttore Rosario Priore nell' ambito dell' inchiesta giudiziaria sul disastro del Dc9 dell' Itavia caduto a Ustica la sera del 27 giugno del 1980. Priore non ha voluto confermare la notizia, diffusasi ieri, di una comunicazione giudiziaria, nella quale erano ipotizzati i reati di favoreggiamento e falsa testimonianza, all' ufficiale dei carabinieri Vincenzo Inzolia in relazione al ruolo da lui avuto nella vicenda del Mig libico precipitato sulla Sila, secondo la versione ufficiale, il 18 luglio di 11 anni fa. Oggi, secondo le indiscrezioni trapelate negli ambienti giudiziari, ma che non hanno avuto alcuna conferma, i nuovi provvedimenti (si è parlato di una decina di avvisi) sarebbero stati notificati ad alcuni degli ufficiali e sottufficiali i cui nomi ricorrono in più occasioni nelle numerose conversazioni registrate dalle apparecchiature del "Terzo Roc" di Martina Franca. Un altro riguarderebbe, sempre secondo indiscrezioni, anche un addetto al centro radar di Licola. I giudici che si occupano della vicenda non hanno voluto nè confermare nè smentire le voci relative ad alcuni nomi dei destinatari dei nuovi provvedimenti circolate al Palazzo di Giustizia. Il maggiore Vincenzo Inzolia che all' epoca del disastro aereo di Ustica comandava la compagnia di Crotone, ha detto di non avere ancora avuto notificata la comunicazione giudiziaria del giudice istruttore di Roma, Rosario Priore. L'ufficiale, che da oltre un anno dirige il reparto operativo del Gruppo Due di Palermo, non ha voluto dire nulla sulla vicenda relativa all' inchiesta di Ustica. "Non posso dire nulla per una questione di correttezza -ha detto il maggiore Inzolia- nei confronti dei magistrati e non ho commenti da fare". (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 11 ott - Il giudice istruttore Rosario Priore, al quale sono affidati il procedimento penale per il disastro di Ustica e la parallela indagine sulla caduta del Mig libico sui Monti della Sila nel luglio del 1980, chiederà la collaborazione delle autorità statunitensi per verificare se effettivamente il Mig venne ispezionato dalla Cia. La circostanza viene ricordata in un libro del giornalista Claudio Gatti dal titolo " Rimanga tra noi ". Di questo si è parlato ieri sera nel corso della trasmissione "Telefono giallo" durante un' intervista al giornalista, il quale ha affermato che secondo una documentazione in suo possesso e proveniente dalle autorità americane, agenti della Cia

ispezionarono il relitto del Mig prima che questo venisse restituito alla Libia. Secondo Gatti un rapporto fu consegnato al Sios Aeronautica (il servizi segreto dell' Arma azzurra). Priore chiederà l' aiuto delle autorità statunitensi attraverso una rogatoria internazionale, a meno che il documento di cui parla Gatti non sia effettivamente già in possesso dell' Aeronautica. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 12 OTT - Le notizie che in questi ultimi tempi hanno riportato l' attenzione sulla vicenda di Ustica, specie con riferimento all' emissione di nuovi provvedimenti verso ufficiali e sottufficiali dell' Aeronautica, hanno provocato oggi un intervento della Procura della Repubblica di Roma. In un comunicato, in particolare, si afferma che tali notizie non provengono da fonti ufficiali e sono pertanto lontane dall'effettivo sviluppo del procedimento. Si aggiunge poi che "le richieste istruttorie avanzate dalla Procura, nell' ambito della conduzione dell' inchiesta da parte del giudice istruttore Rosario Priore, concernono da un lato l' accertamento delle cause del disastro e dall' altro l' individuazione dei fatti correlati sia con l' evento sia con la condotta di singoli, in epoca anche successiva alla caduta dell' aereo. Nell' un caso, come nell' altro le indagini concernono, ovviamente esclusivamente responsabilità personali di singoli per fatti previsti dalla legge come reato". "L'acquisizione di nuovi elementi di prova, anche documentali, - si legge nel documento - sia circa la ricostruzione dell' evento che la condotta di soggetti che di esso in seguito si occuparono, viene attentamente valutata, anche nella rilettura del materiale già esistente". La Procura aggiunge: "In particolare va accertato se sia derivato da condotte dolose il fatto che elementi utili per le indagini non siano stati portati a conoscenza delle autorità competenti. L' istruttoria è complessa, anche perchè in essa si inseriscono filoni secondari, il cui approfondimento è indispensabile anche al fine di verificare se essi siano stati volontariamente prospettati, allo scopo di ritardare l' accertamento della verità ". Intanto sul piano delle indagini il giudice Priore e i sostituti procuratori Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, hanno deciso di acquisire il nastro contenente la registrazione della trasmissione "telefono giallo", soprattutto per valutare i contenuti delle telefonate arrivate al centralino della Rai e mandate in trasmissione. Particolare attenzione è riservata a quella di un ex sottufficiale che ha suggerito di fare ricerche presso il comando Nato. I giudici tuttavia già da tempo avevano avuto dal comando Nato una risposta negativa circa il possesso da parte di questa autorità di elementi relativi alla vicenda di Ustica. Comunque altre indagini in proposito non vengono escluse. Durante la trasmissione televisiva, uno spazio è stato riservato al giornalista Claudio Gatti autore del libro "Resti tra noi" con riferimento alla vicenda del Mig libico caduto sulla Sila il 18 luglio 1980. Il giornalista è già stato ascoltato come testimone un mese fa, ha consegnato ai giudici una documentazione in suo possesso ma non quella relativa alla presunta ispezione da parte della Cia ai resti del velivolo. I giudici la richiederanno d' ufficio alle autorità americane. Un altro capitolo delle indagini riguarda la necessità di stabilire quanto accadde la sera del 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica e se quella sera ci fu una presenza di altri aerei attorno al Dc9. Soltanto quando saranno completate le trascrizioni delle conversazioni telefoniche tra Palermo-Marsala e Roma Ciampino, e saranno confrontate con quelle ormai note di Martina Franca emergerà un quadro completo della situazione. Ma un impulso decisivo dovrà darlo la superperizia collegiale ormai prossima alla conclusione sui segnali radar registrati dal centro di Ciampino. Gli esperti hanno dovuto ricreare in laboratorio la situazione del 27 giugno di 11 anni fa, tenendo presente che le apparecchiature erano dotate di un congegno "estrattore" che avrebbe potuto creare una situazione anomala circa la rilevazione dei segnali. Dalla nuova lettura dei segnali, si potrà stabilire se nelle vicinanze del Dc9 ci fosse effettivamente uno o due aerei. E le conclusioni della superperizia potrebbero determinare nuovi provvedimenti giudiziari da parte dei magistrati a carico di coloro che con i loro silenzi hanno in sostanza contribuito a non fare accertare la verità. Un altro filone delle indagini riguarda eventuali depistaggi come ad esempio quello che ebbe per protagonista l' estremista di destra Marco Affatigato. Si ipotizzò, negli anni scorsi, che egli fosse perito nel

disastro essendo stato lui a collocare a bordo un ordigno. Poi Affatigato rispuntò fuori e tutto fu chiarito. Sui depistaggi i magistrati inquirenti hanno avuto e continuano ad avere con i colleghi impegnati nelle indagini sulle stragi incontri per scambio di idee e di documenti. Priore e i due sostituti procuratori stanno valutando se sia opportuno interrogare i ministri dei trasporti e della difesa in carica all'epoca del fatto. Già saranno sentiti prossimamente dalla commissione stragi ma i magistrati, che hanno detto di aver rilevato con soddisfazione l'impegno dei vertici dell'Aeronautica militare a collaborare, potrebbero decidere di ascoltarli autonomamente. (ANSA)

USTICA: INCHIESTA GIUDIZIARIA, PERQUISIZIONE A GAETA

ROMA, 19 OTT - Registri e documentazioni relativi al movimento di navi nel golfo di Gaeta il 27 giugno del 1980, giorno in cui avvenne la tragedia di Ustica, sono stati acquisiti all'inchiesta dal giudice istruttore Rosario Priore nel corso di perquisizioni e sopralluoghi compiuti ieri nella locale Capitaneria di porto e in altri uffici del Comando marittimo della zona, dove sono anche ospitate le navi della sesta flotta statunitense, che fa parte delle forze Nato. Le perquisizioni sono cominciate alle 16 di ieri pomeriggio e si sono concluse verso le 24. Oltre al giudice Priore vi hanno partecipato il Pubblico ministero Giovanni Salvi, i carabinieri del maggiore Marcantonio Bianchini, funzionari della polizia, nonché carabinieri della compagnia di Gaeta. Negli uffici di quest'ultima il magistrato ha creato la sua base operativa. Sugli obiettivi che hanno determinato il blitz non sono trapelate indiscrezioni ma non si esclude che il sequestro di numerosi documenti e registri sia stato deciso per dare un riscontro a certi particolari emersi dalle conversazioni telefoniche intervenute la sera del disastro fra i vari centri radar dell'Aeronautica. In alcune di queste conversazioni si accennava alla probabile presenza di una portaerei nella zona interessata al disastro. Tutto il materiale sequestrato è stato trasferito nel corso della notte a Roma ed ora è a disposizione del giudice Priore che lo esaminerà per accertare se effettivamente (benchè la circostanza sia stata smentita in più occasioni) una portaerei fosse in navigazione nel momento della tragedia. (ANSA)

USTICA: L' INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 24 ott- La commissione Parlamentare d'inchiesta sulle stragi potrà nuovamente acquisire agli atti delle sue indagini la ventina di pagine riguardanti la vicenda di Ustica che sono state date per scomparse. Gli originali di questi documenti sono infatti ancora a disposizione del giudice istruttore Rosario Priore e dei sostituti procuratori Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, ai quali è affidata l'inchiesta sul disastro di undici anni fa. Per la scomparsa di queste carte, come è noto, è in corso un'indagine che coinvolge il parlamentare di Rifondazione Comunista Luigi Cipriani, per il quale è stata richiesta l'autorizzazione a procedere. Per quanto riguarda la richiesta dell'Aeronautica di gettare in mare i resti del Mig libico precipitato ufficialmente sui monti della Sila il 18 luglio del 1980, negli ambienti giudiziari è stato confermato che una documentazione in proposito è stata da tempo acquisita agli atti dell'inchiesta di Priore. Risulta anche che una parte del velivolo venne successivamente restituita alle autorità libiche, mentre in Italia sono rimasti la strumentazione di bordo ed alcuni relitti. Su questi ultimi l'autorità militare ha fatto fare prove di sparo con l'impiego di un missile. Ciò ha determinato, almeno per il momento, l'impossibilità di stabilire che cosa abbia determinato la caduta del velivolo. Ad aiutare i giudici e gli investigatori a capire se sui resti del velivolo ci fossero, prima della prova di sparo, fori provocati dall'esplosione di un missile potrebbe essere la collaborazione delle autorità libiche. Già da tempo queste ultime hanno consegnato ai giudici romani una documentazione fotografica dei reperti che sono stati loro restituiti, documentazione dalla quale è possibile ipotizzare l'esistenza di fori provocati da ordigni esplosivi. Ora i magistrati hanno chiesto alle autorità libiche di poter esaminare i reperti in loro possesso o di avere quantomeno maggiori dettagli e l'esito, sempre che sia stata fatta, dell'autopsia del pilota del Mig, la cui salma fu trasportata in Libia dopo essere stata sottoposta ad accertamenti

medico-legali in Italia. (ANSA)

USTICA: GIUDICE PRIORE A BOLOGNA SEQUESTRA NASTRI CIVILAVIA

BOLOGNA, 5 NOV - Il giudice di Roma Rosario Priore ha sequestrato questa sera presso il centro elettronico delle Ferrovie dello Stato di Bologna le registrazioni di tutti i voli civili e militari che nel 1980, l'anno della tragedia di Ustica (27 giugno, 81 morti), hanno interessato lo spazio aereo nazionale. Si tratta di un nastro magnetico, e della relativa strisciata stampa, il cui originale, si è appreso oggi, era stato sequestrato 15 giorni fa a Roma a Civilavia, l'ente predisposto al controllo aereo. Si tratta di un documento - ha detto Priore ai giornalisti - che per la prima volta viene acquisito dalla magistratura. Nel 1980 Civilavia aveva appaltato al centro meccanografico bolognese delle ferrovie (che sovrintendeva a tutto il sistema di trasporti nazionale) il compito di fatturare i sorvoli dello spazio aereo italiano alle compagnie di bandiera e alle aviazioni militari per il pagamento della relativa tassa. Ancora oggi è possibile decrittare i nastri solo a Bologna. Assistito da un ufficiale del reparto operativo dei carabinieri di Roma, Priore ha messo a confronto i due nastri, li ha fatti stampare, poi ha fatto ordinare i sorvoli - che sono registrati in sequenza - per giorno, ora, compagnia di bandiera (o aviazione militare). I dati - secondo quanto si è appreso - verranno confrontati con quelli già a disposizione della magistratura e serviranno a capire se i cieli di Ustica furono sorvolati da aerei militari stranieri. Serviranno inoltre a sapere se sull'Italia quel 27 giugno siano transitati voli civili che potrebbero avere avuto un ruolo nella vicenda. Il giudice romano ha spiegato ai cronisti che occorre venire a Bologna perchè solo nel centro meccanografico delle Ferrovie dello Stato è possibile leggere il nastro. Priore, dopo avere confermato che per 11 anni non erano mai stati acquisiti i nastri Civilavia, non ha voluto commentare in alcun modo la circostanza. Della sua iniziativa ha detto: "È un filone di indagine, non so a cosa porterà". Rispondendo a una domanda a proposito dell'annuncio di Cossiga che non sarà controfirmato il decreto di proroga delle inchieste condotte con il vecchio rito, il giudice ha commentato: "Speriamo che ciò non accada". (ANSA)

USTICA: INTERVISTA EX ADDETTO AERONAUTICO USA A ROMA

ROMA, 5 NOV - L'ambasciata statunitense a Roma mobilità, su richiesta dello stato maggiore dell'aeronautica italiana, tutte le basi Usa in Italia per accertare la presenza di un aereo militare americano nella zona di Ustica, al momento della tragedia del DC-9 dell'Itavia. È quanto ha dichiarato in una intervista al TG1, che ne anticiperà un breve stralcio stasera nel corso dell'edizione delle 20,00 e la manderà poi in onda integralmente durante "Linea Notte", l'ex colonnello dell'U.S. Air Force e veterano del Vietnam, Dick Coe che nel 1980 era uno degli addetti dell'Areonautica militare presso l'ambasciata americana in Italia. Il giorno dopo la sciagura di Ustica - ha detto Coe, secondo la sintesi resa nota dal TG1 - "l'ambasciatore in Italia ha costituito un gruppo di indagine al quale hanno partecipato tutti gli ufficiali dell'Ambasciata, il responsabile dell'Ufficio politico militare, e il responsabile della Cia in Italia". Coe ha affermato che il gruppo di indagine telefonò al comando della Marina americana negli Stati Uniti, alla base della U.S. Air Force Europa a Ramstein in Germania, e a tutte le basi Usa in Italia: "Abbiamo parlato con tutti - ha affermato - per sapere se c'era una nostra nave in attività, un aereo, o se era stato lanciato un missile aria-aria o terra-aria". "Le risposte - ha precisato Coe - sono sempre state negative". Sostenendo che il gruppo d'indagine dell'Ambasciata rivolse le stesse domande a tutti i Paesi della Nato ricevendo sempre risposte negative, e che esso prese anche in considerazione l'ipotesi della presenza di un Mig 23 libico senza però poter giungere a conclusioni, Coe ha aggiunto che delle ricerche "veniva tenuta al corrente ora per ora l'Areonautica italiana tramite il Sios". A proposito delle recenti rivelazioni circa la presenza al momento della tragedia di un turboelica da ricognizione statunitense in volo su Lamezia Terme e di un secondo aereo decollato successivamente da Sigonella, l'ex colonnello

americano ha sostenuto che le domande rivolte dall' Aeronautica italiana erano relative alla presenza di "un nostro aereo che poteva abbattere il velivolo italiano". "Noi - ha aggiunto - abbiamo indagato sull'eventuale presenza di un aereo offensivo o da combattimento e non su aerei passeggeri o di altro tipo". (ANSA)

USTICA: INDAGINI NEGLI STATI UNITI

ROMA, 5 dic - Si spostano negli USA le indagini sul disastro di Ustica. Il giudice Rosario Priore con il p.m. Giovanni Salvi e il maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini, partirà ,infatti, alle 11,30 di domenica prossima da Fiumicino, a bordo di un velivolo dell' Alitalia per la città di Washington per svolgere una serie di rogatorie internazionali che per sei giorni li impegneranno in varie località americane. Il rientro a Roma è previsto per la sera di Domenica 15 agosto. Il programma di lavoro, approvato dal funzionario del Dipartimento della Giustizia Mary Ellen Warlow, prevede l'audizione dell' ufficiale Richard Coe, che nel 1980, quando avvenne il disastro di Ustica era addetto militare degli Stati Uniti presso l' Ambasciata di Roma, del contrammiraglio James Flatley, comandante all' epoca in questione della portaerei Saratoga, alla fonda nel Golfo di Napoli. Saranno inoltre ascoltati i dirigenti della Cia in carica nel 1980 ed i tecnici della società di costruzioni aeree Mc Donald Douglas, costruttrice del Dc9 precipitato a Ustica. La prima tappa del viaggio prevede la permanenza per lunedì e martedì nella città di Washington; nei giorni di mercoledì e giovedì il magistrato e gli investigatori saranno a Los Angeles. Venerdì e sabato rientreranno nello Stato di Washington; in uno di questi ultimi giorni si recheranno a Seattle per interrogare i tecnici della società aeronautica. (ANSA)

USTICA: PARTITO PER USA GIUDICE PRIORE

ROMA, 8 DIC - Il giudice Rosario Priore, incaricato delle indagini sul disastro aereo di Ustica, è partito questa mattina dall'aeroporto di Fiumicino "Leonardo Da Vinci" diretto a New York. Il velivolo è decollato dall' aeroporto di Fiumicino. Accompagnato dal pubblico ministero Giovanni Salvi e Priore si trasferirà dalla metropoli statunitense a Washington, dove comincerà a svolgere una serie di rogatorie internazionali, che per sei giorni lo impegneranno in varie località americane. Il rientro dei giudici romani nella capitale è previsto per la sera di domenica 15 dicembre. (ANSA)

USTICA: L'INCHIESTA GIUDIZIARIA

ROMA, 17 dic- Torneranno negli Stati Uniti, tra la fine di gennaio e l' inizio di febbraio i giudici che a Roma indagano sulla tragedia di Ustica avvenuta il 27 dicembre del 1980, quando precipitò il Dc9 dell' Itavia. Rientrati nella capitale domenica scorsa, dopo aver interrogato in varie località americane diversi testimoni, il giudice Rosario Priore ed i pm Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli (che nella trasferta sono stati accompagnati dal maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini) ritengono che non sia ancora conclusa questa fase dell' inchiesta. Perciò vogliono ascoltare altre cinque persone che potranno forse spiegare che cosa avvenne subito dopo che si diffuse la notizia del disastro. Sono William Mc Bride, della Us Navy e ufficiale di collegamento della sedicesima flotta; William Mc Donald, responsabile del corpo dei marines dislocati in Italia, Dick Coe, tenente colonnello della Us Air Force ed addetto militare presso l' ambasciata americana in Italia, Douane Claridge, capo della stazione Cia in Italia e Steve May, diplomatico. Nel 1980, secondo quanto sarebbe stato accertato dall' indagine di Priore, erano in Italia ed avrebbero fatto parte di una commissione che subito dopo il disastro indagò sulle cause della tragedia. Insieme con loro avrebbe lavorato, per uno scambio di documenti e di informazioni, il colonnello Zeno Tascio, responsabile all' epoca del Sios aeronautica. Proprio il colonnello Zeno Tascio dovrebbe essere convocato dai magistrati prima di riprendere la via degli Stati Uniti. Da lui, infatti, gli investigatori vogliono

sapere quale fu il lavoro svolto dalla commissione costituitasi subito dopo il disastro; se è vero che gli americani, nella loro indagine erano giunti ad ipotizzare che a fianco del Dc9 dell' Itavia c' era un oggetto volante rimasto sconosciuto; se è vero che la commissione ebbe a disposizione immediatamente i tracciati radar, mentre invece il magistrato italiano al quale era stata affidata l' inchiesta sul disastro era ancora alla ricerca della documentazione. Nel corso del viaggio conclusosi domenica scorsa, i magistrati italiani avevano già programmato l' interrogatorio dei cinque componenti della commissione, ma è stato impossibile rintracciarli, nonostante la collaborazione fornita dalle autorità statunitensi: Non è comunque escluso che uno dei cinque testimoni, e cioè Dick Coe venga in Italia per presentarsi spontaneamente ai magistrati. (ANSA)

USTICA: PRECISAZIONE AERONAUTICA SU SECONDO REPARTO

ROMA, 18 DIC - In relazione ai riferimenti, nell'ambito dell'inchiesta sulla tragedia di Ustica, degli organi di stampa circa l'esistenza di un "servizio segreto" dell'Aviazione Militare, lo Stato Maggiore Aeronautico precisa che "un siffatto organismo non esisteva nel 1980 e non esiste tuttora". La legge n. 801 del 1977, da cui discende l'istituzione e l'ordinamento dei servizi per l'informazione e la sicurezza - precisa ancora l'Aeronautica - "ha istituito nel settore militare il Sismi e nel settore civile il Sids mentre, senza modifiche alla struttura ordinativa ed allo stato giuridico del personale, ha stabilito che i reparti e gli uffici addetti alla informazione e sicurezza esistenti presso ciascuna forza armata o corpo armato dello Stato hanno solo esclusivamente compiti di carattere tecnico-militare e di polizia militare e soltanto nell'ambito della singola forza armata o corpo". La stessa legge - chiarisce ancora l'Aeronautica Militare - "attribuisce solo al Sismi compiti di controspionaggio. Il personale del secondo reparto (Sios) dello Stato Maggiore Aeronautica conserva il proprio status giuridico, a differenza di quello assegnato al Sismi e al Sids per il quale la legge '801' prevede invece un trattamento giuridico - economico ad hoc e la perdita dell'eventuale qualità di ufficiale o di agente di polizia giudiziaria rivestita". "È cioè un normale reparto dello Stato maggiore - ribadisce infine l'Aeronautica - che ha la responsabilità delle informazioni aeronautiche necessarie per la definizione delle esigenze operative e dei programmi di sviluppo della forza armata, nonché delle azioni di prevenzione necessarie per la sicurezza dell'Aeronautica". (ANSA)

USTICA: DICHIARAZIONE AVVOCATO GENERALE ZENO TASCIO

PERUGIA, 19 dic - Il generale Zeno Tascio ha avanzato al giudice istruttore che indaga sulla sciagura di Ustica, dott. Rosario Priore, "formale istanza per essere sentito, anche con riferimento ai fatti inesattamente divulgati dagli organi di stampa in questi giorni". Lo ha reso noto l'avv. Stelio Zaganelli, legale del generale, in una dichiarazione rilasciata "a nome e per conto" del militare. "Il gen. Tascio era nel 1980 - ha affermato l' avv. Zaganelli - il comandante del 'Sios' (Servizio Informazioni Operativo e Situazione) alle dipendenze dello Stato maggiore dell' Aeronautica militare, un servizio che non aveva istituzionalmente nè ha mai svolto attività che possa essere qualificata come attività di servizio segreto. Il gen. Tascio, allora colonnello, non ha mai partecipato - prosegue la dichiarazione - alla attività del gruppo di persone, di nazionalità americana, definito dalla stampa come 'Pool di Via Venetò, e qualunque notizia data con riferimento a sua presunta partecipazione - ha concluso l' avv. Zaganelli - è priva di qualsiasi fondamento". (ANSA)

USTICA: ASSOCIAZIONE FAMILIARI VITTIME

BOLOGNA, 23 DIC - Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione tra i familiari delle vittime della strage di Ustica, ha commentato gli ultimi sviluppi dell' inchiesta partecipando alla premiazione di un torneo di calcio organizzato dal Siulp per ricordare l' agente Antonino Greco, morto nella sciagura aerea. "Le attuali perizie - ha detto - stanno confermando che è evidente nelle registrazioni

radar di Ciampino, oltre alla presenza di un aereo che attua una manovra di attacco già individuata molti anni fa dal tecnico statunitense Macidull, quella di un altro velivolo sotto l'aereo civile. Viene così ancora confermata la posizione dell'Associazione che ha sempre denunciato come sui cieli di Ustica ci sia stato un episodio di guerra. Ma diventa sempre più grave la responsabilità di chi questo episodio non ha saputo o voluto vedere. Dagli interrogatori in Usa del giudice Priore, veniamo a sapere che l'ambasciata di quel paese nella giornata successiva il disastro ha istituito un gruppo di lavoro, al quale ufficiali dell'Aeronautica italiana hanno partecipato fornendo materiale che invece non sembra sia stato fornito alle commissioni italiane. Poi questi ufficiali non hanno informato le autorità italiane delle risultanze di tali indagini. Così - ha concluso - si è lasciata diffondere la convinzione, cioè la 'tragica ovvietà' come l'ha chiamata il Capo dello stato, che l'aereo fosse caduto per un cedimento strutturale". (ANSA)