



**PROCURA DELLA REPUBBLICA
PRESSO IL TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA**

**RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE
Art. 415 c.p.p.**

**Al Giudice per le indagini preliminari
Presso il Tribunale di ROMA**

Il Sostituto Procuratore della Repubblica dott. Erminio Carmelo Amelio.

Letti gli atti del procedimento penale n. 16229/08 R.I. iscritto nel registro degli indagati in data 13/03/2008.

Nei confronti di *IGNOTI* per il reato di cui all'art. 422 c.p. *“per avere volontariamente determinato la caduta dell'aeromobile DC9 dell'ITAVIA sulla rotta BOLOGNA-PALERMO, che precipitava in mare all'altezza di USTICA, intorno alle ore 21.00 locali del 27 giugno 1980; evento nel quale trovavano la morte i 77 passeggeri del velivolo nonché i quattro membri dell'equipaggio.*

PREMESSA

La strage di Ustica (verificatasi a seguito della caduta in mare dell'aeromobile della società Itavia identificato con la sigla IH 870 che viaggiava sulla rotta Bologna – Palermo il 27 giugno 1980) è stata uno degli eventi più tragici e catastrofici avvenuti nel nostro Paese negli ultimi 50 anni e, fra essi, ha il triste primato di essere la più grave sciagura aerea nazionale.

A diversi decenni dall'accaduto si deve, purtroppo, constatare che non si è ancora riusciti – malgrado gli imponenti sforzi investigativi – a identificare gli autori responsabili della condotta illecita che ha causato la caduta dell'aereo, e con essa, la morte di 81 persone (4 membri dell'equipaggio e 77 passeggeri).

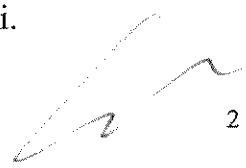
Dal punto di vista temporale, la prima fase di indagine si è chiusa il 31 agosto 1999 con il deposito della sentenza-ordinanza del Giudice istruttore del Tribunale di Roma dott. Priore il quale ha dovuto prendere atto che nessun soggetto era stato possibile identificare come autore responsabile della strage.

Dopo un periodo di stasi (dovuto anche alla celebrazione del processo per il reato di "attentato contro gli organi costituzionali" - cd. alto tradimento - a carico di quattro ufficiali dell'Aeronautica militare italiana contestato a chiusura delle indagini sulla strage), a seguito di nuove emergenze investigative sono state riaperte le indagini nel tentativo di dare un nome agli autori del grave fatto delittuoso e consegnare una verità processuale sulla strage ai familiari delle vittime e al Paese.

Il presente atto costituisce, quindi, la conclusione delle nuove attività investigative svolte da questo ufficio di Procura.

Tuttavia, prima di passare alla disamina della vicenda oggetto di indagine del presente procedimento penale relativa alle nuove investigazioni svolte a far data dall'anno 2008, per fornire un quadro ampio della vicenda, si impone, come necessaria e doverosa, una premessa che ripercorra – ovviamente per grandi linee – la pregressa attività investigativa svolta dal Giudice Istruttore e dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, nonché lo sviluppo degli esiti dibattimentali davanti alle Corti penali nei tre gradi di giudizio.

Sempre per l'esaustiva comprensione della vicenda, che si ripete si è sviluppata per alcuni decenni, è, altresì, doveroso ripercorrere – sempre per estratto – anche l'evolversi dei giudizi celebratisi davanti al giudice civile presso il Tribunale (e nei gradi successivi di giudizio) di Palermo e di Roma a seguito delle azioni giudiziarie poste in essere dalla società Itavia e dai familiari delle persone decedute, tendenti a ottenere il risarcimento dei danni sofferti, nel caso dell'Itavia con riferimento alla perdita dell'aeromobile e al successivo fallimento della società aerea e relativamente alla posizione degli eredi per la perdita dei loro familiari.



I giudici civili, pur essendosi occupati essenzialmente dell'aspetto relativo al risarcimento dei danni hanno analizzato, in gran parte, il materiale probatorio acquisito nel corso delle indagini penali.

Per quanto concerne, nello specifico, le nuove indagini espletate da questo ufficio a seguito della riapertura esse sono consistite, da un lato, nello sviluppo delle vicende in parte investigate e, da altro lato, in accertamenti su ambiti nuovi, in particolare su circostanze che non erano conosciute o che, per le più varie ragioni anche di ordine temporale, pur essendo note non si erano potute approfondire.

Ovviamente, il presente atto non ha (non potrebbe avere) la pretesa di sostituirsi alla corposa ordinanza/sentenza del Giudice Istruttore dott. Priore, prima richiamata, che rappresenta la summa delle indagini espletate e alle cui considerazioni e conclusioni questo ufficio si riporta, intendendole qui richiamate integralmente (per tutte le questioni qui non trattate o trattate solo marginalmente per esigenze di sintesi), non potendosi prescindere da un provvedimento che per l'ampiezza dei contenuti è (ed era) tale da soddisfare su ogni aspetto la ricostruzione di quanto accaduto al DC9 Itavia la sera del 27 giugno 1980.

Con la presente richiesta saranno indicati, in particolare, i risultati delle nuove indagini che si sono integrati con quelle già svolte dal Giudice istruttore.

Quello che va subito evidenziato è che le nuove indagini non hanno smentito né l'impianto contenutistico dell'ordinanza/sentenza e né le conclusioni alle quali è pervenuto, all'epoca, il Giudice Istruttore, anzi hanno aggiunto agli stessi ulteriori elementi specifici, a volte di rilevante importanza, che – a distanza di tempo – sono idonei a confermare la bontà del lavoro già svolto e la fondatezza delle conclusioni alle quali il giudice era pervenuto.

I nuovi accertamenti, nella sostanza, rappresentano un nuovo e ulteriore tassello, un nuovo piccolo passo in avanti, che, integrandosi con quanto in precedenza acquisito, sono funzionali alla ricerca della verità sulla causa della caduta del DC9 Itavia.

Il G.I. con l'ordinanza sentenza citata dichiarò "*non doversi procedere in ordine al delitto di strage perché ignoti gli autori del reato*". (vds pag. 5465 ordinanza/sentenza).

LA FASE DEL VOLO E LA CADUTA

In data 27 giugno 1980 l'aereo DC9 della compagnia ITAVIA, con identificativo IH 870, è caduto in mare alle ore 20,59,45 (ora di invio dell'ultimo segnale del trasponder di bordo) nei pressi dell'isola di Ustica.

Il velivolo era decollato (con circa due ore di ritardo rispetto all'orario previsto) alle ore 20,08 (ore 18,08 Zulu) dall'aeroporto di Bologna con destinazione l'aeroporto di Palermo Punta Raisi.

Il volo, lungo l'aerovia assegnata, era stato regolare con continui contatti fra l'equipaggio e i centri radar dislocati sulla rotta fino a qualche istante prima rispetto al punto della caduta, come è emerso dall'esame del contenuto delle registrazioni della strumentazione di bordo e dai vari siti radar che l'Aeronautica ha messo a disposizione e che è stato possibile analizzare.

Sulla base di tali registrazioni, si è potuto affermare, con certezza, che l'ultimo contatto del velivolo con i Centri radar si è avuto, precisamente, alle ore 20,56,54 quando il DC9 è stato autorizzato alla discesa verso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi.

L'assoluta regolarità del volo per i momenti immediatamente precedenti l'inabissamento in mare, è stata accertata, come si è anticipato, anche attraverso l'ascolto dei nastri che hanno registrato le voci dell'equipaggio in cabina nella fase di discesa e fino all'istante in cui l'aereo è precipitato in mare.

A conferma della ricostruzione che precede si riportano di seguito le interloquazioni terra – bordo - terra.

Ore 18,20,26

IH 870: *Buonasera radar di Roma, è l'IH 870.*

C.C. Roma: *Buonasera anche a lei 870, inserisca 1136 ed è autorizzato a Palermo via Bolsena – Puma – Latina Ponza A13.*

IH 870: *1136 sta arrivando per lei, a Palermo come da piano di volo, è su Firenze, praticamente mantiene 190.*

Ore 18,23,28

C.C. Roma: *870 a che distanza è da Firenze?*

IH870: *siamo prossimi a Peretola, 15 miglia a sud.*

C.C. Roma: *ci richiami a 20 miglia.*

IH 870: *o.k.*

C.C. Roma: *stabilizzato.*

IH 870: *si ci stiamo stabilizzando.*

Ore 18,24,45

IH 870: *21 miglia per la 870.*

C.C. Roma: *a 230.*

IH870: *230 lascia.*

Ore 18,26,03

C.C. Roma: *870 che prua ha?*

IH870: *la 870 è perfettamente allineata sulla radiale di Firenze, abbiamo 153 in prua. Ci dobbiamo ricredere sulla funzionalità del Vor di Firenze.*

C.C. Roma: *Sì in effetti non è che vada molto bene.*

IH870: *allora ha ragione il collega.*

C.C. Roma: *sì, sì pienamente.*

IH 870: *ci dica cosa dobbiamo fare.*

C.C. Roma: *adesso vedo che sta rientrando quindi praticamente diciamo che è allineato, mantenga questa prua.*

IH 870: *noi non ci siamo mossi eh?*

L'analisi del frammento in questione riveste notevole importanza perché fa capire, chiaramente, che il controllore radar, seguendo la traiettoria del DC9 sull'aerovia assegnata, ha comunicato all'equipaggio di aver notato un loro spostamento e un successivo allineamento dell'aereo rispetto al volo ("*vedo che sta rientrando*"), e l'ha autorizzato a mantenere la prua attuale, manovra diversiva che, però, l'equipaggio ha smentito di avere fatto ("*noi non ci siamo mai mossi*").



5

La manovra diversa vista dal controllore non è stata, dunque, in concreto, attribuibile al DC9 che ha mantenuto sempre la rotta assegnatagli, ma, sicuramente, ad altro velivolo che con lo stesso scendeva impegnando la medesima aerovia, verosimilmente, fin da sopra la Toscana (come si avrà modo di accertare dalla perizia radaristica) atteso che la presenza di tale aereo era stata percepita per un attimo dal radar di terra e non era attribuibile al DC9.

La circostanza assume una prima particolare rilevanza in quanto dimostra che un altro aereo stava volando vicino al DC9 seguendone la scia allo scopo di nascondersi alle rilevazioni dei radar impegnando la stessa cella di risoluzione del primo; manovra diversiva che era possibile realizzare per effetto del meccanismo di mascheramento (cd. blanking) che consentiva a uno degli aerei – quello più piccolo che volava di conserva – di non essere “catturato” dalla rilevazione del radar, che individuava esclusivamente il DC9.

L'aereo di cui il controllore rileva la presenza non è stato mai identificato.

Ore 18.27,11

C.C. ROMA: *870 lo vede il collega alle sue ore 11,00, un mezzo miglio avanti?*

IH 870 : *no,...ah si adesso lo vediamo, si lo vediamo.*

C.C. ROMA: *le fa traffico, lei deve salire più in alto di lui o le diamo un'altra prua.*

IH 870: *si noi l'abbiamo in vista.*

C.C. ROMA: *è in grado di attraversare.*

IH 870: *noi siamo abili.*

C.C. ROMA: *a 779, non ha problemi?*

IH 779: *avete chiamato la 779?*

C.C. ROMA: *si, ha problemi? Il collega dietro un miglio, due miglia dietro attraverserebbe il suo livello.*

IH 779: *per noi va bene comunque noi tra poco dobbiamo scendere.*

C.C. ROMA: *.....il traffico in ogni caso.*

IH 779: *comunque se vuole attraversare.*

C.C. ROMA: *la 870 continua ad avere il collega in vista?*



IH 779: *no, noi no.*

C.C. ROMA: *va bene ci dia la prua ora.*

IH 779: *scusate questa era la 779.*

IH 870: *170 a destra, 870, il traffico è sempre in vista.*

C.C. ROMA: *allora se è in grado di attraversare mantenendolo in vista non c'è problema.*

IH 870: *noi siamo in grado.*

C.C. ROMA: *o.k. salga a 290.*

IH 870: *lascia 230 per 290, 870.*

C.C. ROMA: *comunque ora è a 2 miglia sempre alle sue ore 11,00.*

IH 870: *Roma la 870 sempre con il traffico in vista riaccosta nuovamente a sinistra, passa 245.*

C.C. ROMA: *si, si vada diretto a Bolsena.*

Ore 18,31,56

IH 870: *mantiene 290 la 870.*

C.C. ROMA: *ricevuto.*

Ore 18,32,44

C.C. ROMA: *la 779 tende a spostarsi sulla sinistra ora è 8 miglia a sinistra, vada diretto a Campagnano con una prua di 160 dalla presente.*

IH 779: *o.k. 160 la 779.*

C.C. ROMA: *anche la 870 praticamente sta seguendo il collega, anche lei un'accostata 160.*

IH870: *si, siamo molto amici è vero.*

C.C. ROMA: *779 continui sulla 125,5 buonasera.*

IH 779: *125,5 buonasera.*

Ore 18,34,59

IH870: *buonasera la 870 a 290 su Bolsena.*

C.C. ROMA: *contatto radar come autorizzato.*

IH 870 *Bene.*

Ore 18,39,43

C.C. ROMA: *870, 134,2 buonasera.*

IH 870: *grazie e buonasera.*

C.C. ROMA: *prego.*

Ore 18,40,05

IH 870: *è l'IH870, buonasera Roma.*

C.C. ROMA: *Eight seven zero?*

IH 870: *good evening 870, we are mantaining 290 and appoching Puma.*

C.C. ROMA: *Roger, proceed Latina-Ponza.*

Il contenuto delle conversazioni sopra riportate dimostra che il DC9 Itavia era stato istradato e che non vi erano problemi per il prosieguo del volo.

Ore 18,44,08

IH 870: *Roma la 870.*

C.C. ROMA: *IH 870 per Ponza, 127,35.*

IH 870: *127,35 grazie buonasera.*

Ore 18,44,44

IH 870: *è la 870 buonasera Roma.*

C.C. ROMA: *buonasera 870, mantenga 290 e richiamerà 13 Alfa.*

IH 870: *si senta, neanche Ponza funziona?*

C.C. ROMA: *prego.*

IH 870: *abbiamo trovato un cimitero stasera venendo, da Firenze in poi praticamente non ne abbiamo trovato una funzionante.*

C.C. ROMA: *e si in effetti è un po' tutto fuori, compreso Ponza, lei quanto ha in prua ora?*

IH 870: *manteniamo 195.*

C.C. ROMA: *195, si va bene mantenga 195 andrà un po' più giù di Ponza di qualche miglio.*

IH 870: *bene grazie.*



C.C. ROMA: *e comunque 195 potrà mantenerlo io penso ancora un 20 miglia non di più perché c'è molto vento da ovest, al suo livello dovrebbe essere di circa 100 – 120 nodi l'intensità.*

IH 870: *eh si, in effetti si abbiamo fatto qualche calcolo dovrebbe essere qualcosa del genere.*

C.C. ROMA: *Ecco non lo so se vuole continuare con questa prua altrimenti accosti a destra anche un 15 – 20 gradi.*

IH 870: *o.k. mettiamo per 210.*

Lo scambio di battute fra gli interlocutori dimostra che durante la tratta l'unica anomalia emersa era stata quella sulla radioassistenza che, però, non aveva avuto alcuna rilevanza ai fini del prosieguo del volo essendosi trattato, solamente, di alcuni punti di assistenza non funzionanti che non avevano arrecato alcun pregiudizio alle manovre dei piloti, tant'è che il volo era proseguito senza alcun allarme.

Ore 18,46,31

IH870: *è la 870, è possibile avere un 250 di livello.*

C.C. ROMA: *si affermativo può scendere anche adesso.*

IH 870: *grazie lasciamo 290.*

Ore 18,50,45

C.C. ROMA: *l'IH870 diciamo ha lasciato Ponza 3 miglia sulla destra quindi quasi quasi va bene per Palermo così.*

IH 870: *molto gentile siamo prossimi a 250.*

C.C. ROMA: *perfetto, in ogni caso ci avverta appena riceve Palermo.*

IH 870: *si Papa, Alfa Lima lo abbiamo già inserito, va bene e abbiamo il DME di Ponza.*

C.C.ROMA: *perfetto allora normale navigazione per Palermo, mantenga 250 richiamerà sull'Alfa.*

IH 870: *benissimo, grazie.*

Il volo, quindi, era continuato con regolarità. Le condizioni atmosferiche erano buone perché, contrariamente a quanto era stato previsto dal bollettino Sigmet, emesso dal centro Meteo di Roma, che indicava “una severa turbolenza in aria chiara sulla FIR di Roma tra i livelli 140 e 420”, nessuna turbolenza aveva registrato la strumentazione di bordo del DC9 e quella degli altri aerei in volo che avevano impegnato, nel medesimo periodo, lo stesso spazio aereo.

Il Centro di Controllo aereo aveva, pertanto, fornito le ultime disposizioni all’equipaggio del DC9.

Ore 18,56,00

IH 870: *è sull’Alfa la 870.*

C.C.ROMA: *e si, affermativo leggermente spostato sulla destra, diciamo 4 miglia e comunque il radar termina, 28,8 per ulteriori.*

IH 870: *grazie di tutto buonasera.*

C.C. ROMA: *buonasera a lei.*

Ore 18,56,54

IH 870: *Roma, buonasera è l’IH 870.*

C.C. ROMA: *Buonasera IH 870 avanti.*

IH 870: *115 miglia per Papa Alfa...per Papa Romeo Sierra scusate, mantiene 250.*

C.C. ROMA: *ricevuto IH 870 può darci uno stimato di Raisi?*

IH 870: *si Raisi lo stimiamo intorno agli uno tre.*

C.C. ROMA: *870 ricevuto, autorizzati a Raisi Vor, nessun ritardo è previsto, ci richiami per la discesa.*

IH 870: *a Raisi nessun ritardo, chiameremo per la discesa 870.*

C.C. ROMA: *è corretto.*



10

Chiuso il contatto radio con il Centro di Controllo di Ciampino, l'equipaggio si era preparato per la discesa verso l'aeroporto Punta Raisi di Palermo e, all'interno della cabina di pilotaggio era stata registrata l'ultima conversazione intercorsa fra i componenti, come si è potuto accertare dall'analisi delle registrazioni successivamente recuperate dal cockpit voice recorder:

" allora siamo a discorsi da fare...l'autorità con la barba bianca anche lei...ma anche loro ci hanno abituato...mamma!. Va bene i capelli sono bianchi...è logico ...Eh lunedì intendevamo trovarci ben poche volte se no.....sporca eh!

Allora sentite questa..... "GUA".

Non avendo più ricevuto alcuna comunicazione, il Centro di Controllo di Roma, dalle ore 19,04,28 alle ore 19,07,26 Zulu (ore locali 21,04,28 e 21,07,26) ha insistito nel mettersi in contatto con il DC9 Itavia e, in assenza di risposta, ha chiamato l'equipaggio di un aereo della compagnia Air Malta (che avrebbe dovuto viaggiare quasi in parallelo con il DC9 Itavia sulla stessa aerovia e che, invece, navigava con circa 15 minuti di ritardo sull'orario previsto dal piano di volo), chiedendo di mettersi in contatto con i colleghi dell'Itavia.

Ore 19,07,49

C.C.ROMA: *KM 758 Roma, please try to call for us, try to call for us IH870, try to call IH870 please.*

KM758: *Roger IH 870, IH870, this is Air Malta charter 758, do yo read?*

KM758: *IH870, IH870 this is Air Malta charter 758, do yo read?*

KM758: *Roma the KM758, negative contact with IH870.*

C.C. ROMA: *KM758 Roma, Roger out.*

Ore 19,09,48

C.C. ROMA: *IH 870, IH870 this is Roma control, do you read?*

Ore 19,10,05

C.C. ROMA: *KM 153 Roma.*

KM 153: *go ahead, KM153.*

C.C. ROMA: *ok. Sir, please try to call for us IH870, try to call for us IH870.*

KM153: *.....Alitalia 870?*

C.C.ROMA: *Itavia sir, Itavia, Itavia 870.*

KM153: *IH870, IH870, this is KM153 do you read?*

KM153: *Roma KM153 no contact.*

C.C.ROMA: *KM153 Roma, Roger thank you, out.*

Ore 19,13,00

C.C. ROMA: *IH870 are you calling?*

KM758 *Roma this is KM charter 758, stand by one , ottosettanta, is it 870?*

KM 758: *ottosettanta this is Air Malta charter 758, do you read, ottasettanta this is Air Malta charter 758, do you read.*

Ore 19,14,00

KM758: *Roma KM758.*

C.C. ROMA: *KM758 Roma, go ahead.*

KM 758: *we are mantainig 350, approaching Alfa and we have heard, ottosettanta i thing that it is 870 calling over Palermo and he didn't reply when i called him.*

C.C. ROMA: *understood you heard IH870 over Pppalermo you confirm?*

KM758 *J am not sure because he was speaking in italian and he was giving a call sign of ottosettanta.*

C.C. ROMA: *KM758 Roger, thank you very much for your cooperation, contact now on 135,7.*

KM758 *arrivederci.*

L'assenza di qualsivoglia notizia del DC9 e la sua scomparsa dagli schermi radar aveva, quindi, determinato l'allerta fra le Autorità competenti che si erano attivate per la ricerca del velivolo.

Tutti i tentativi effettuati, purtroppo, non hanno avuto esito e dopo circa 15 minuti dall'ultimo segnale del trasponder del DC9 e dopo 20 minuti dall'ultimo contatto con il controllo radar senza alcuna segnalazione, il Centro di Controllo Regionale di Roma ha contattato anche il C.R.A.M. di Siracusa per acquisire eventuali notizie.

Ore 19,28 Z.

CRAM SIRACUSA: pronto.

ROMA: Siracusa?

CRAM: dimmi.

ROMA: senti un pò, vedete qualche traccia su Palermo voi?

CRAM: su Palermo? A che livello dovrebbe stare?

ROMA: a 250, in discesa.

CRAM: 250?

ROMA: si.

CRAM: attualmente non vedo niente, posso dare una occhiata particolare ma penso che non ci sia niente lo stesso.

ROMA: o.k. dai uno sguardo particolare perché abbiamo iun aereo che lo stiamo cercando.

CRAM: ho capito, va bene, in caso ti chiamo subito.

ROMA: o.k. vedi un pò e poi chiami.

CRAM: senz'altro, in discesa verso Palermo.

ROMA: esatto e dovrebbe essere in holding su Palermo, dovrebbe stare in holding.

CRAM: ho capito, va bene.

Ore 19,30 Z.

CRAM: Roma?

ROMA: si.

CRAM: allora guarda, io controllo un velivolo sotto Palermo, sulla A18 che si dirige verso Malta.

ROMA: che si dirige verso?

CRAM: verso Malta.



ROMA: No, non è niente quello, no, niente da fare per quello.

CRAM: su Palermo non ho niente.

CRAM: è un volo molto alto quello, quello, niente.

ROMA: ho capito. Hai provato a chiedere a Marsala?

CRAM: va bene poi ci penso io, ciao.

Ore 19,36 Z

CRAM: pronto?

ROMA: hai visto più niente?

CRAM: no niente. Solo quello controllo e un altro aereo, penso sia un locale, a est di Sigonella.

ROMA: est di Sigonella?

CRAM: eh.

ROMA: quanto è lontano da Sigonella?

CRAM: attualmente lo controllo a 30 miglia est.

ROMA: di Sigonella eh?

CRAM: si, ha una prua di 120.

ROMA: o.k. grazie.

CRAM: prego.

Ore 19,42 Z

ROMA: Siracusa?

CRAM: Roma?

ROMA: si.

CRAM: sulla G-8 in discesa ne ho due , ti può servire qualcosa?

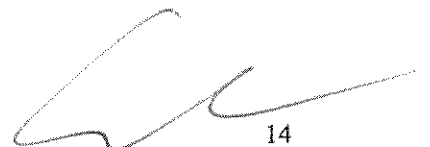
ROMA: un attimo.

ROMA no io non ho niente sulla G-8, io personalmente.

CRAM: ho capito, perché solo poco fa mi chiedevate notizie se trovavamo qualcosa su Palermo.

ROMA: ciao.

CRAM: ti saluto.



Le registrazioni dei colloqui che precedono sono state riportate allo scopo di consentire di comprendere, esaustivamente, l'ultima parte del volo del DC9 e del periodo immediatamente successivo alla caduta.

Alla stregua di quanto, incontestabilmente, emerso stante la chiarezza dei contenuti dei colloqui, è possibile ritenere accertate, con tranquillizzante certezza, due circostanze:

la prima che nessun problema tecnico aveva avuto il DC9, che procedeva tranquillamente il suo volo verso l'aeroporto di destinazione, senza che l'equipaggio avesse segnalato alcuna anomalia.

La seconda che il volo è stato interrotto improvvisamente da un evento estraneo ed esterno all'aereo atteso che l'ultima registrazione all'interno della cabina di pilotaggio è stato il fonema "GUA".

Una parola spezzata, dall'improvviso distacco del sistema elettrico, all'interno di un colloquio fra l'equipaggio del tutto sereno e tranquillo.

In assenza di notizie da parte dell'equipaggio del DC9 le Autorità competenti hanno ordinato l'inizio delle ricerche con l'ausilio di mezzi navali e militari.

A distanza di qualche ora dall'accaduto (le prime ore del mattino), nel mare sono iniziati ad affiorare alcuni corpi dei passeggeri e alcuni dei relitti dell'aereo.

Le ricerche sono proseguite nei giorni successivi ed è stato possibile recuperare altri corpi delle vittime che sono stati portati presso l'Istituto di medicina legale dell'Università di Palermo dove sono state l'espletate le autopsie di rito.

L'indagine giudiziaria è stata svolta inizialmente dalla Procura di Palermo che, successivamente, ha trasmesso gli atti per competenza alla Procura della Repubblica di Roma che l'ha condotta fino alla trasmissione degli atti al Giudice Istruttore per procedere con l'istruzione formale.



**GLI ACCERTAMENTI DI NATURA TECNICO SCIENTIFICA
ESPLETATE NEL CORSO DELL'INDAGINE DEL GIUDICE
ISTRUTTORE**

L'ufficio Istruzione presso il Tribunale di Roma ha svolto una lunga istruttoria durata quasi venti anni, essendo essa terminata con l'emissione dell'ordinanza sentenza del G.I. dott. Rosario Priore depositata il 31/8/1999.

L'indagine si è rivelata, fin da subito, di grande complessità sia perché si trattava di uno dei primi casi di disastro aereo, sia perché l'espletamento della stessa necessitava di un patrimonio di competenze tecniche che difettavano, almeno in parte, in capo agli investigatori.

Oltre a tali aspetti, lo sviluppo dell'indagine è stato ostacolato dalla mancata totale collaborazione da parte di una serie di enti che avevano a disposizione la documentazione (in gran parte di natura tecnica: si pensi, a titolo di esempio, ai dati radar) nonché dalla mancata collaborazione da parte di numerosi soggetti che, a vario titolo, conoscevano, o erano tenuti a conoscere, segmenti importanti dell'accaduto e non hanno reso (se non in maniera intempestiva, parziale e reticente) note le circostanze e i fatti utili a ricostruire l'accaduto nel suo reale verificarsi.

A titolo di mero esempio della mancata o inefficiente collaborazione con l'Autorità Giudiziaria si può indicare la non consegna immediata di tutto il materiale probatorio (in particolare di tutti i dati radar), ovvero la distruzione di alcuni documenti e atti utili o ancora la reticenza di tanti ufficiali e non, dell'aeronautica (numerosi soggetti sono stati indagati dal G.I. per falsa testimonianza e nei loro confronti è stata poi emessa sentenza di prescrizione), e ancora il sistematico depistaggio adottato da altre diverse fonti.

Tutte queste condotte hanno pregiudicato (se non impedito), con il trascorrere del tempo l'acquisizione (genuina) delle fonti di prova e la difficoltà (se non l'impossibilità) nell'acquisizione di riscontri e, conseguentemente, il regolare ed efficace svolgimento delle indagini.



Ciò non di meno, e superando parte dell'attività di depistaggio attuata, la caparbietà di chi ha condotto le indagini ha consentito di ricostruire nella sua totalità la dinamica dell'accaduto e la possibile causa, senza però riuscire a individuare e identificare gli autori del grave fatto illecito.

A tale risultato si è pervenuti, innanzitutto, attraverso l'espletamento delle indagini tecniche che si sono svolte partendo dall'analisi iniziale dei pochi dati a disposizione fino ad arrivare all'esame del velivolo ritrovato (e poi ricostruito) per circa il 90% attraverso diverse campagne finanziate dallo Stato.

Come si vedrà, l'analisi del "corpo di reato" (il relitto del DC9) ha consentito di capire, a seguito dell'intenso e approfondito lavoro caratterizzato anche da diversi esperimenti tecnici, le varie fasi della destrutturazione del velivolo e la causa della stessa.

LE INDAGINI TECNICHE

Si riportano di seguito le principali attività tecniche svolte e le conclusioni cui sono pervenuti i vari esperti e i colleghi tecnici che, nel tempo, si sono occupati della vicenda.

Nel corso delle indagini tecniche sono state svolte le prime analisi dei dati radar come risultanti dalle registrazioni dei radar civili Selenia e Marconi operativi presso il sito di Ciampino. Nessun altro dato radar è stato preso in esame, perché non consegnato.

Le analisi sono state svolte, inizialmente, dalla società Selenia, dalla società McDonald Douglas e, successivamente, dall'N.T.S.B. (National Transportation Safety Board), ente specializzato per la Sicurezza dei Trasporti degli Stati Uniti d'America.



La relazione della società SELENIA

La società Selenia, in qualità di ditta costruttrice di uno dei radar situati a Fiumicino, ha effettuato uno studio sui tracciati radar interessanti il volo del DC9.

In data 8/10/1980 i tecnici incaricati Pardini, Nucci e Barale hanno consegnato una articolata relazione, nella quale hanno effettuato l'associazione plot-tracce elaborando tre figure con le quali sono state indicate tre tracce.

Le conclusioni cui sono pervenuti i tecnici della Selenia sono state, le seguenti:

l'indagine effettuata permette di concludere che fino all'ultima risposta del trasponder nella traccia del volo in esame non è possibile distinguere più di un solo aeromobile e che i dati relativi al sito radar primario dopo l'ultima risposta del trasponder indicano la presenza di più oggetti che si spostano a velocità diverse fra loro.

Non sembra possibile con i dati a disposizione trarre conclusioni attendibili circa la dinamica dell'incidente”.

Dalle analisi è emersa in particolare l'esistenza dei plots (cioè i segnali di presenza dell'aereo) indicati con i numeri -17; - 12; e 2b, rilevati dal radar nella stessa circostanza spazio temporale dove è avvenuta la caduta del DC9, oltre diversi e ulteriori plot rispetto a quelli associati al DC9 che hanno consentito di ipotizzare la possibile presenza di un velivolo che si sposta in direzione ovest-est con velocità 500-600 nodi e che attraversa la traiettoria del velivolo I-TIGI dopo che è avvenuto l'incidente, a una distanza di non meno di tre miglia nautiche.

Solo a distanza di dieci anni, cioè il 25 febbraio 1990, la soc. Selenia ha redatto una nuova relazione a firma degli esperti Giaccari, Galati e Pardini, con la quale sono state ricostruite le modalità di funzionamento dei radar con modalità diverse da quelle indicate nella precedente relazione tecnica.

La nuova analisi ha inciso fundamentalmente sulla interpretazione dei dati radar con particolare riferimento ai plot - 17 e - 12 che sono stati considerati come interferenze elettromagnetiche della banda del radar Marconi causate da ricezioni su lobi laterali d'antenna, (ipotesi, peraltro, che era stata già esclusa nella relazione del 1980) e per tale ragione gli echi - 17 e il - 12 sono stati considerati “falsi plot” (cioè un segnale ricevuto dal radar che non è riferibile a un aereo, ma a un effetto

diverso) con la conseguenza che non era più possibile sostenere la presenza di un secondo interferente con il volo del DC9.

Tuttavia, le diverse valutazioni della società Selenia nel 1990 – ammessa la loro eventuale fondatezza – non sono state idonee a inficiare il contenuto della precedente relazione.

Infatti, lo stesso Pardini, anche considerando i nuovi parametri di analisi dei dati (diversi da quelli utilizzati nel 1980), non ha potuto escludere che gli echi -17 e -12 potrebbero essere stati veri plots attesa la loro qualità 15, cioè di saturazione massima, così come non ha potuto escludere a priori la correlazione fra questi e il plot 2B, tant'è che egli, in dibattimento, ha affermato che ciò che non lo aveva convinto e che farebbe cadere l'ipotetica traiettoria era solo il plot 13B perché non coincidente con il plot 9B.

Ciò però non era sufficiente a porre nel nulla i precedenti accertamenti, considerato che anche eliminando il plot 13B la traiettoria risultava costituita da numerosi altri plots significativi.

Dal complesso dell'attività di indagine sono emersi elementi di forte perplessità sull'attendibilità della modificazione dell'attestazione del funzionamento dei radar. E invero, il dibattimento ha dimostrato come l'ultima relazione Selenia non era stata idonea a inficiare l'originaria impostazione del 1980 perché con tutti gli aggiustamenti possibili effettuati i tecnici non erano riusciti a spiegare diversamente i plots - 17, - 12 e 2B che, quindi, ben potevano (e possono) essere attribuiti a una traccia di velivolo reale.

Le altre valutazioni dei dati radar

Diverse da quelle delle soc. Selenia sono state le conclusioni rassegnate dall'esperto della società McDonnell Douglas, Steve Lund, e del N.T.S.B. che ha ritenuto poco verosimile l'ipotesi dei falsi echi, in ragione dell'alta improbabilità di avere tre falsi segnali tra loro correlabili, e ha individuato nei tre echi primari rilevati dal radar un oggetto non identificato che viaggiava a una velocità compresa tra 300 e 550 nodi parallelamente al DC9 Itavia nei primi due echi (-17 e -12), oggetto che poi si dirigeva verso il DC9 nell'ultima echo (2B), oggetto che, tuttavia, non aveva colliso con il DC9.



L'analisi dell'esperto Steve LUND della società McDonnell Douglas

L'ingegnere aeronautico Steve Lund, esperto della società McDonnell Douglas, costruttrice dell'aereo, fin dai primi giorni di luglio del 1980 ha effettuato una analisi dei dati radar disponibili e ha redatto un tracciato nel quale ha rappresentato la ricostruzione della caduta del DC9, in particolare pervenendo alla conclusione della presenza di più oggetti che si spostavano a velocità diverse nella traccia dei pezzi del DC9, ritenendo molto improbabile che l'incidente poteva essere stato causato da un cedimento strutturale spontaneo, da considerare ipotesi remota rispetto a quella dovuta a una causa esterna nel cui scenario era possibile la presenza di un aereo che aveva intersecato la rotta del DC9.

Lund, deponendo davanti alla Corte di Assise ha affermato: *“la mia preoccupazione era che fosse avvenuta una collisione in aria e quindi io cercavo essenzialmente il riflesso primario di un altro aereo e vi erano due punti in quel tracciato che potevano corrispondere a una simile descrizione degli eventi. Quando ho fatto il tracciato ho notato che c'erano tre punti che non sembravano appartenere alla traiettoria dell'Itavia, erano due paralleli al volo dell'Itavia e l'altro, invece, era dall'altra parte, quei dati potevano documentare la presenza di un altro aereo. **Questi punti potevano indicare un altro aereo volare parallelo al DC9 ad alta velocità e i tracciati si incrociavano.** Però la mia raccomandazione è stata quella di farsi dare dei dati più precisi, più dettagliati, da una installazione radar che fosse più vicina al luogo dell'incidente. Ricordo che mi si disse che c'era la possibilità della presenza di una installazione radar militare, credo Marsala, ma non sono riuscito ad avere questi dati perché mi fu detto che quella installazione radar al momento non era funzionante in quanto era stata spenta per manutenzione”.*

Il lavoro di Lund è stato valutato in termini positivi dalla Corte di Assise di primo grado che così si è espressa:

“Il fatto che un soggetto dotato di generica competenza come il Lund abbia agevolmente percepito l'apparente anomalia di alcuni plot rispetto allo scenario dell'incidente (anomalia sicuramente esistente, fatte salve le motivazioni che in seguito saranno addotte per giustificarla) conferma che il quadro, pur parziale,

disponibile si presentava oggettivamente complesso e che comunque già la sola posizione del plot 2B, macroscopicamente distante da quella di un ipotetico relitto dell'aereo e correlabile con alcuni soltanto tra gli altri plot primari rilevati dall'estrattore 1 del radar Marconi era idonea a sollecitare quelle analisi più approfondite che all'epoca sembrarono confermare le prime ipotesi abbozzate dal Lund, così come avrebbero dovuto indurre gli esperti dell' Aeronautica Militare a un approccio alla questione ben diverso da quello di apparente sottovalutazione che ne caratterizzò l'atteggiamento”.

L'analisi dell'esperto John MACIDULL del National Transportation Safety Board.

Successivamente all'attività svolta da Lund e per far verificare i dati agli esperti radaristi, è stato dato incarico in tal senso al National Transportation Safety Board, autorità particolarmente specializzata nelle investigazioni sui disastri aerei che opera in collegamento con l'F.A.A. (Federal Administration Aviation), dotata di piena autonomia e indipendenza da qualsivoglia altro potere e di riconosciuto prestigio internazionale, al quale si rivolgono tutti gli Stati nei casi di disastri aerei.

Le caratteristiche menzionate costituiscono una sorta di “garanzia” sulla bontà dell'operato dei tecnici del citato ente.

A operare in concreto è stato John Macidull, il quale ha predisposto una relazione dopo aver esaminato i dati radar pervenutigli in particolare quelli del DC9 Itavia e di altri aerei in volo al momento dell'incidente, le coordinate dei due siti radar, le notizie riguardanti le caratteristiche dell'aereo e quella dei venti in quota.

Le relazioni tecniche sono state elaborate il 13 e il 25 novembre 1980.

Dalla valutazione di Macidull è emerso che durante l'ultimo minuto e mezzo di volo costante il DC9 ha viaggiato in assetto normale a quota 25.000 piedi con velocità, angolo di incidenza e direzione normali e che alle ore 18,59,45 i siti radar a terra hanno ricevuto l'ultima risposta del codice trasponder.

Durante i due minuti successivi, il radar di terra ha ricevuto circa 40 echi di radar primario a intervalli di tempo casuali e senza evidente correlazione con una traiettoria di volo.



In particolare, Macidull ha rilevato che tre echi erano stati registrati dal radar nei pressi della zona dell'incidente a orari vicini a quello dell'incidente.

L'analisi di questi echi ha fatto emergere la presenza di un oggetto che viaggiava a una velocità tra i 300 e i 550 nodi a una quota sconosciuta, parallelamente alla rotta dell'aereo caduto al momento dei primi due echi e poi virava verso l'aereo al momento del restante echo. L'ultimo echo proveniente dall'oggetto è stato registrato 12 secondi dopo l'ultima risposta del codice trasponder dell'aereo caduto e al momento dell'ultima risposta del codice trasponder dell'aereo caduto l'analisi dei plots indicava che l'oggetto si trovava a circa 5,7 miglia di distanza.

Prima dell'ultima risposta del codice trasponder l'aereo ha viaggiato in assetto normale. Dopo l'ultima risposta sono stati registrati nella zona circostante molti echi di radar primario che erano paralleli alla direzione del vento e stavano a indicare dei frammenti. Tre echi del radar primario, che stanno a indicare un oggetto in movimento e i tempi di rilevamento degli stessi, erano stati registrati entro le 20 miglia dall'aereo caduto e si poteva presupporre che detta distanza era molto minore tra i due oggetti al momento dell'incidente.

Il velivolo DC9 si era disintegrato in volo e non era possibile stabilire con certezza se era avvenuta una collisione.

All'N.T.S.B. e quindi a Macidull, successivamente, sono stati fatti pervenire altri documenti, in particolare quelli relativi alle tolleranze in errore dei radar Marconi e Selenia, nonché i dati relativi a un radar militare.

Dall'analisi effettuata dall'esperto americano è emerso che l'aereo caduto e l'altro oggetto (emergente dai dati radar) erano distanti tra 1 e 4 miglia nautiche l'uno dall'altro.

Considerate le tolleranze radar è stato possibile dedurre che un oggetto o più oggetti hanno attraversato la traccia dei pezzi dell'aereo a est del luogo dell'incidente a una velocità tra i 300 e i 700 nodi.

L'N.T.S.B. ha ritenuto importante che sia stato visto qualcosa che viaggiava ad alta velocità in una zona che poco tempo dopo era occupata dai ritorni radar che corrispondevano ai pezzi dell'aereo.



La direzione della prua e la velocità di questi erano simili a quelle dell'oggetto non identificato registrato in precedenza a ovest dell'incidente. Questo oggetto, all'ora dell'incidente del DC9 e a ovest dello stesso, aveva il sole alle spalle e si muoveva verso il luogo dell'incidente mentre il DC9 aveva il sole in faccia e si muoveva verso l'oggetto.

I dati del radar militare hanno confermato la traiettoria di volo del DC9.

Secondo l'NTSB dall'analisi dei dati radar disponibili fin dalla sera della caduta del DC9 "un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da ovest a est ad alta velocità più o meno alla stessa ora dell'incidente".

La traccia sarebbe costituita dai plots registrati alle ore 18,58,11; alle 18,58,39; e alle 18,59,45 avente il primo tratto (18,58,11 e 18,58,39) in parallelo al DC9 e il secondo quasi normale al primo (18,58,39 e 18,59,45).

Macidull ascoltato a dibattimento ha riferito:

Io ho potuto avere delle informazioni radar durante l'incidente che erano interessanti che mi sono state spedite dal Governo italiano in due momenti diversi, in un primo momento ho ricevuto delle informazioni radar però senza le tolleranze che mi servivano per stabilire se c'era stato una collisione in aria, oppure se l'oggetto che viaggiava a trecentocinquanta nodi si fosse disintegrato. Ho ricevuto altre informazioni in un secondo momento, infatti avevo detto che senza le tolleranze di errore non avrei potuto avere un'idea precisa dell'accaduto, però mi è stato detto che erano informazioni militari e quindi riservate e che non le avrei potute vedere, e quindi non era possibile stilare una relazione completa.

Ho preparato una relazione preliminare e, a quel punto, ho ricevuto, una settimana dopo, questi valori delle tolleranze e, quindi, ho potuto redigere un'altra relazione nella quale ho indicato che l'oggetto in questione si trovava a una distanza tra i 3,6 e 7,4 miglia dal DC9 quando quest'ultimo si è disintegrato.

Queste informazioni si riferivano appunto al DC9 prima e dopo la sua disintegrazione, e all'altro velivolo che viaggiava a una velocità di circa trecentocinquanta nodi.



Io ho potuto concludere che c'era un oggetto non identificato a circa trenta miglia dal DC9 e si allontanava dal sole e veniva verso il DC9 a trecentocinquanta nodi, e quando era a una certa distanza dall'ala destra e cioè da tre a otto miglia oppure da 3,6 a 7,4 miglia e si è interrotto il codice del trasponder e si è disintegrato l'aereo e a quel punto si riceveva soltanto il segnale primario.

Nella mia seconda relazione quella del 25 novembre 1980 dico: "al momento dell'incidente il velivolo precipitato e l'oggetto non identificato si trovavano a una distanza di alcune miglia l'uno dall'altro – poi – uno o più oggetti attraversarono a elevata velocità una zona situata ad est del luogo dell'incidente".

Quindi da ovest arrivava un oggetto non identificato e questo appunto entrava nell'area che, successivamente, è stata occupata da questi frammenti, questi detriti, e non è possibile arrivare alla conclusione che fosse soltanto uno, però probabilmente è stato così. Comunque sia questo oggetto che veniva da ovest ha poi attraversato l'area occupata da questi detriti e dalle ubicazioni dei radar che erano a circa cento miglia di distanza non si poteva avere una copertura al di sotto dei quindicimila piedi, e quindi questo oggetto non identificato che veniva da ovest se avesse lanciato un missile, faccio per ipotesi, bastava poi scendere di quota di diecimila piedi per rimanere fuori dal rilevamento radarLa mia analisi ha dimostrato che erano presenti due velivoli.

Quindi abbiamo una sequenza temporale definita ed è difficile che siano segnali spuri e quindi non associabili a un altro velivolo.

I plots che si riferiscono al secondo aereo, quello diverso dal DC9 "Itavia" uno è numerato con il punto sedici, il tempo riferito a questo è 18:58:11 secondi.

Quindi il primo è 18:58:11, il secondo è 18:58:39 e il terzo è 18:59:57.

L'esperto Macidull sulla base della documentazione esaminata, oltre alla traccia del DC9 Itavia, nello scenario dei dati radar ha individuato la presenza di un altro velivolo non identificato, proveniente da ovest, la cui traiettoria era rappresentata da due plots antecedenti e da uno successivo al momento in cui il DC9 è caduto; questa traiettoria, alla velocità di circa 350 nodi, ha interessato pacificamente la zona dell'incidente, attraversandola ortogonalmente.



La Corte si è espressa positivamente sul lavoro di Macidull precisando che:

“Macidull tiene conto dei dati relativi al radar Marconi, li valuta giungendo sostanzialmente a escludere l’ipotesi di una collisione, ma non manifesta esplicitamente alcun dubbio sul fatto che i plot -17, -12 e 2B rappresentino un oggetto reale.

L’indagine sostanzialmente si conclude nel momento in cui si rileva che tale oggetto non è venuto a collisione con il DC9, perché palesemente era questa la verifica che agli esperti del NTSB era stata richiesta, ma mantiene comunque fermo il dato concernente la reale esistenza di tale oggetto sul presupposto della piena correlabilità dei tre plot in questione.

I lavori della Commissione LUZZATTI

La Commissione Luzzatti (dal nome del presidente, che in quel momento ricopriva l’incarico di direttore dell’aeroporto di Alghero), nominata dal Ministero dei Trasporti dell’epoca, on.le Rino Formica il 28/6/1980, è stata la prima a occuparsi della caduta del DC9 Itavia.

Essa, pur non disponendo integralmente dei dati radaristici, ha essenzialmente analizzato la documentazione riguardante la storia del volo, lo stato e le condizioni del velivolo, le informazioni riguardante l’equipaggio, le notizie sulla situazione meteorologica sull’assistenza radar lungo la tratta (aerovia Ambra 13), le risultanze delle autopsie e degli esami esterni dei corpi recuperati e in particolare ha esaminato la relazione di un tracciato radar a opera della società Selenia relativa ai radar Marconi e Selenia e alle relative registrazioni radar del volo del DC9 e dello scenario circostante lo stesso.

Dalla relazione preliminare della commissione sullo stato delle indagini, aggiornata al 5/12/1980, è emerso che: *“la commissione ha giudicato insufficienti i dati forniti dall’Aeronautica Militare e ha richiesto la disponibilità dei nastri originali”*.

Solo in data 16 marzo 1982, la Commissione ha rassegnato, sinteticamente, le seguenti conclusioni interlocutorie:

- *il volo si è svolto regolarmente fino al momento dell’ultima risposta SSR*

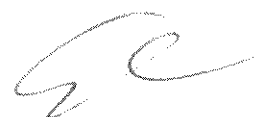


- *l'evento catastrofico si è verificato entro l'intervallo di tempo intercorrente tra due battute radar (circa 6 secondi) a partire dalle 18,59,45 Zulu corrispondente all'ultima echo di secondario;*
- *l'evento catastrofico è stato rapido;*
- *il radar primario ha ricevuto segnali per ulteriori 2 minuti e 54 secondi;*
- *l'aeromobile, a partire dall'echo di secondario, ha perso la propria configurazione aerodinamica:*
- *l'immediatezza dell'evento è stata tale da non rendere possibile l'intervento dell'impianto di ossigeno, data l'assenza tra i reperti ritrovati di maschere;*
- *la parte inferiore della fusoliera è stata interessata in maniera vistosa dall'evento disastroso;*
- *è esclusa la possibilità di un cedimento strutturale spontaneo;*
- *è possibile ipotizzare la presenza di un oggetto non identificato che viaggiava in direzione trasversale al DC9 ad alta velocità.*
- *è esclusa la possibilità di una collisione in volo;*
- *è possibile, invece, il cedimento strutturale dovuto a deflagrazione esplosiva.*

In estrema sintesi, e in definitiva, la Commissione Luzzatti è giunta alla conclusione certa di escludere l'ipotesi del cedimento strutturale spontaneo dell'aereo sia perché gli esami di laboratorio eseguiti sui relitti avevano escluso la rottura del velivolo "per fatica", sia in ragione della repentinità dell'evento atteso che, in caso contrario, di ogni eventuale circostanza riguardante la rottura o il cedimento di qualsivoglia parte dell'aereo se ne sarebbe trovata traccia e sarebbe stata avvertita per tempo dall'equipaggio che l'avrebbe quantomeno segnalata via radio.

Analogamente è stata esclusa l'ipotesi della collisione in volo con altro velivolo perché non dimostrata dai dati radar.

La commissione è, quindi, pervenuta alla conclusione interlocutoria che causa della caduta del DC9 era da attribuire alla deflagrazione di un ordigno, restando, però, senza soluzione il quesito se si fosse trattato di una esplosione avvenuta all'interno o all'esterno dell'aereo: "al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo (bomba n.d.r.) prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile" (missile n.d.r.).



Nessun elemento per l'una o l'altra ipotesi poteva essere fatto derivare dall'esame del relitto dell'aereo che, in quel momento non era stato recuperato (eccetto alcuni reperti riaffiorati nei giorni successivi alla caduta) dai fondali marini.

In definitiva, al marzo 1982, le risultanze dei lavori della commissione Luzzatti hanno condotto alla conclusione che la caduta del DC9 era stata determinata da una causa violenta, non imputabile alla struttura dell'aereo, ma non vi erano elementi univoci che potessero far affermare che essa fosse da individuare come riconducibile a una fonte interna (bomba) o esterna (missile) al velivolo.

Il presidente Carlo Luzzatti nel corso del processo davanti alla Corte di Assise, ripercorrendo i lavori della Commissione, ha dichiarato:

Ricordo che avevamo l'esigenza di capire se potesse essere stato un cedimento strutturale oppure no. E quindi attraverso l'analisi della repentinità dell'evento e anche poi di altri fattori legati soprattutto allo stato delle salme, noi appunto arrivammo a escludere che potesse essere stato un cedimento strutturale e quindi queste furono delle considerazioni che furono fatte sicuramente in tempi molto ravvicinati all'inizio dei lavori della commissione e sostanzialmente rimasero le ipotesi dell'implosione o dell'esplosione, escludemmo l'ipotesi della collisione con altro aereo. Poi, se ci fossero state presenze di altri aerei fu un'ipotesi che maturò molto più tardi, a seguito di ulteriori elaborazioni. Queste altre ipotesi maturarono attraverso gli studi fatti dalle altre entità cui noi avevamo consegnato questi elaborati, cioè l'"Itavia", il National Transportation Safety Board, i lavori della soc. Mc Donnell.

L'ipotesi del cedimento strutturale è stata abbandonata abbastanza presto tant'è che facemmo poi la prima relazione".

I lavori della Commissione BLASI

La commissione fu nominata dal giudice istruttore dott. Bucarelli il 21 novembre 1984 e a comporla, oltre al presidente prof. Massimo Blasi, furono chiamati gli ingegneri Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio e il medico legale prof. Carlo Romano.



Dopo avere analizzato i dati del radar di Fiumicino i periti hanno concluso che la causa del disastro era stata improvvisa, determinata da una esplosione a seguito della quale i piloti avevano perso il controllo e il velivolo aveva assunto una traiettoria di caduta in vite a bassa velocità. Oltre al DC9 è stata evidenziata la presenza di altro velivolo.

Il radar Marconi, infatti, aveva registrato due plots prima dell'incidente e a ovest del DC9 (i plots - 17 e - 12) e quattro coppie di plots doppi dopo l'evento (2B, 8B, 9B, 13B). Questi ultimi erano composti da coppie di punti così distanziati fra loro che non potevano essere riferiti a uno stesso oggetto risultando impossibile che potessero essere relativi a due parti distinte del velivolo considerato che, dalla distanza dal punto dell'incidente, un oggetto è visibile dal radar solo se ha una superficie riflettente di almeno alcuni metri quadrati.

Inoltre, rilevato che il punto 2B era spostato di circa 3 miglia nautiche a ovest rispetto alla traiettoria del relitto del DC9 esso non è stato ritenuto, in ogni caso, associabile o riferibile a un frammento del velivolo (anche in considerazione che il vento di 100 nodi che spirava da ovest verso est doveva spostare gli oggetti verso questa direzione).

I periti, pertanto, hanno ritenuto la traccia associabile a un veicolo a getto di elevata velocità.

Oltre ai tre plots di primario - 17, - 12 e 2B sono stati evidenziati altri 28 plots analoghi in circa 45 minuti e 11.000 miglia nautiche determinando così uno scenario radar abbastanza complesso.

L'ipotesi della presenza di un velivolo militare è stata poi confermata dalla simulazione sperimentale fatta effettuare dai periti, simulazione che aveva come scopo quello di verificare se i radar Marconi e Selenia e i radar della Difesa aerea potessero, a quali quote e a quali distanze, "vedere" il DC9 ed eventuali altri aerei specialmente militari del tipo Caccia e, in caso positivo, con quale frequenza di detezione, il tutto per compararlo, successivamente, con i dati reali acquisiti dai siti radar.



La sperimentazione è stata effettuata facendo volare, nella zona dell'incidente, in analoghe condizioni atmosferiche e di luce, alla stessa quota e velocità, e avendo verificato che i radar fossero nelle medesime condizioni rispetto al momento dell'incidente, un DC9 e un caccia F104 facendo fare agli stessi alcune evoluzioni che sarebbero state registrate dai radar e poi confrontate con i dati realmente acquisiti e ciò allo scopo di convalidare o meno l'ipotesi della possibile presenza, la sera dell'incidente, di altro velivolo con rotta intersecante quella del DC9.

Conferma che si sarebbe avuta solo nel caso di compatibilità dei dati reali con quelli provenienti dalla simulazione.

La traccia -17, -12 e 2B si è visto che poteva essere correlata, per velocità e tempi, a un velivolo di RCS (dimensione e riflettività) non grande, e quindi ad un caccia e in effetti il plot -17 è acquisito alle ore 18,58,11 Zulu e il plot -12 è acquisito alle ore 18,59,39 Zulu (entrambi prima dell'ultima risposta del transponder del DC9), il plot 2B è acquisito alle ore 18,59,57, il plot 8B è acquisito alle ore 19,00,38 Zulu e i plot 9B, 12 e 13B in sequenza oraria correlabile.

Le conclusioni cui pervennero i periti furono che:

“le prove sperimentali effettuate nella simulazione di volo con intercettamenti contribuiscono a dissolvere i dubbi circa l'autenticità dei plots relativi all'oggetto veloce.

In altri termini appare confermato che nei pressi del DC9 Itigi al momento dell'incidente, volava un aeromobile la cui sezione radar era paragonabile a quella di un caccia intercettore”¹

Con la relazione depositata il 16/3/1989, la Commissione è pervenuta alla unanime conclusione che a causare la perdita del DC9 fosse stato un missile.

Queste le testuali conclusioni:

- 1. Al momento dell'incidente l'aereo DC9 I TIGI percorreva l'aerovia assegnatagli dal controllo del traffico aereo di Roma Ciampino (Ambra 13) alla quota stabilita (25.000 piedi). Fino al momento dell'incidente il volo è stato regolare;*

¹ perizia Blasi, volume I parte III pag. 223



2. Il sistema radar di Roma-Fiumicino ha rilevato la presenza nella zona dell'incidente di un congruo numero di segnali (plots) relativi a un aeromobile delle dimensioni di un aereo da caccia e la cui traiettoria, in proiezione orizzontale, era quasi normale a quella del DC9 Itigi. Questo aeromobile non è venuto in collisione con il DC9 e successivamente all'incidente si è allontanato. Si hanno elementi per ritenere che questo aeromobile sia interessato all'incidente, ma non si hanno elementi sufficienti per precisarne il ruolo (aggressore o bersaglio);

3. Dalle analisi riferite in atti e da quelle espletate dal Collegio peritale emergono evidenze a favore dell'ipotesi che l'incidente sia da attribuire all'azione di un esplosivo ad alto potenziale. Gli elementi a disposizione sono convergenti nel far ritenere che si è trattato di un evento esterno all'aereo DC9 Itigi probabilmente avvenuto in corrispondenza della parte anteriore dell'aeromobile in una zona relativamente concentrata;

4. Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 I TIGI sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso;

5. In base alle risultanze l'osservazione medico legale è congruente con l'ipotesi di esplosione a genesi esogena, a opera di un missile;

6. Dal tipo delle traiettorie e delle profondità di penetrazione dei vari frammenti ritrovati nei cuscini, negli schienali e nei cadaveri appare accertato che si sia trattato di un fenomeno esplosivo esogeno, esterno all'aereo".

In conclusione, il collegio ha affermato che "l'evento verificatosi è sintetizzabile nell'abbattimento del DC9 Itigi da parte di un ordigno esplosivo esternamente, in definitiva, un missile".²

La tesi cd. "esterna" è stata fondata dal collegio sui seguenti elementi:

- a) mancanza di ustioni su tutti i cadaveri recuperati;
- b) mancanza di Co e di HCN nei polmoni e nel sangue dei cadaveri sottoposti ad autopsia;

² Perizia Blasi, volume II parte VI pag. 453



- c) cadaveri con poche lesioni esterne;
- d) rilevazione sul portellone portabagagli anteriore destro di almeno un foro con direzione esterno-interno e con velocità decisamente superiore a 400 ms.
- e) presenza fra i frammenti recuperati nei corpi o negli oggetti che si trovavano all'interno della fusoliera di materiale proveniente dall'esterno della stessa (in particolare il frammento di rivestimento esterno – skin – o del carrello ecc.);
- f) traiettoria esterno - interno di due ribattini;
- g) traiettoria di una fascetta del condotto di ventilazione;
- h) traiettoria di un frammento di plastica;
- i) due schegge di alluminio, con tracce di fenomeno esplosivo e con composizione chimica corrispondente a quella di parti esterne del velivolo;
- j) assenza di tracce di esplosione su tutte le parti interne recuperate;
- k) impulso acustico proveniente dall'esterno, registrato dal registratore di cabina;
- l) traccia radar di un velivolo estraneo con rotta quasi perpendicolare a quella del DC9;
- m) individuazione di tracce di miscela TNT/T4 caratteristica di ordigni militari.

In definitiva, a distanza di nove anni dal fatto, la causa della caduta del DC9 che aveva determinato la strage era stata individuata dalla Commissione Blasi nell'utilizzo di un missile.

I lavori delle altre Commissioni

A chiusura dei lavori del collegio peritale Blasi, altre Commissioni, non nominate dall'A.G., sono state incaricate di effettuare accertamenti sulla vicenda.

La commissione PISANO

Tale Commissione è stata istituita nel marzo 1989 dall'allora Ministro della Difesa Valerio Zanone che diede incarico al capo di Stato Maggiore dell'aeronautica generale Pisano di svolgere un'inchiesta al fine di accertare se fossero state



rispettate le norme e le procedure in vigore da parte degli enti e comandi delle Forze Armate interessate, e se si fossero verificate disfunzioni nell'organizzazione dei servizi e nell'impiego degli apparati.

Il 5 maggio 1989 la commissione ha depositato una relazione nella quale non solo sono state escluse disfunzioni e omissioni, ma addirittura sono state contestate – anche se non ciò non rientrava nei compiti della commissione - espressamente le conclusioni della relazione peritale Blasi.

Sui lavori della commissione Pisano, e sulla natura degli stessi e, quindi, della inattendibilità scientifica del contenuto, è sufficiente rinviare al sintetico giudizio formulato dalla Corte di Assise di primo grado:

In sostanza, indiscutibilmente, non la richiesta indagine sul comportamento dell'Aeronautica, ma una autonoma contro-relazione per contrastare le conclusioni della perizia BLASI.

La Commissione PRATIS

La citata Commissione è stata istituita dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Essa ha depositato la relazione definitiva il 22/5/1989 pervenendo alla conclusione che l'incidente al DC9 I TIGI era stato causato *“da un oggetto esplosivo essendo esclusa – così concordando con la commissione Luzzatti - la possibilità di un cedimento strutturale o di una collisione in volo.*

Ciò anche se la commissione di ufficio della magistratura ha concluso che l'oggetto esplosivo sia un missile che avrebbe colpito l'aereo, sulla base delle evidenze emerse a seguito degli accertamenti autonomi non è possibile per la commissione scrivente scartare l'ipotesi che a provocare l'evento sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo”.

In definitiva, la Commissione Pratis non ha individuato l'ipotetica causa che ha determinato la caduta dell'aereo e meno che mai, ha affermato che la caduta del DC9 poteva essere riconducibile all'esplosione di un ordigno collocato al suo interno, ma ha semplicemente evidenziato di non poterla escludere.



A tale conclusione la Commissione è pervenuta sulla base delle seguenti considerazioni:

Le condizioni di sicurezza esistenti all'aeroporto di Bologna erano scarse ma gli accertamenti effettuati non sono approdati a risultati che ne abbiano dato conferma.

Si deve escludere, dall'analisi della documentazione inviata dai vari organi del Ministero della Difesa, che nel giorno e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree o navali delle forze armate italiane. I radar della difesa aerea di Licola e Marsala non registrarono in coincidenza dell'evento la presenza di alcun altro aereo. Secondo le assicurazioni date dal Ministero della Difesa nella zona e nell'ora dell'incidente non erano in corso esercitazioni NATO". Tutti gli organi competenti degli stati interessati (Stati Uniti, Francia, Germania Occidentale, Inghilterra e Israele) hanno escluso che nella zona e nell'ora dell'incidente vi fossero aerei o navi dei rispettivi Paesi".

Al riguardo si deve rilevare – al fine di contestarne la veridicità tecnico scientifica - che la conclusione della commissione Pratis di “non scartare” l'ipotesi bomba non si fonda su elementi che la potevano giustificare (a es. segni primari o secondari di esplosione), bensì su circostanze in parte neutre, quale la sicurezza dell'aeroporto di Bologna, e in parte non vere, quale quella dell'asserita assenza di traffico intorno al volo del DC9 Itavia.

Da un punto di vista tecnico la commissione ha concordato con i risultati raggiunti dalla commissione Luzzatti nell'escludere come causa del disastro la collisione in volo fra aerei e il cedimento strutturale.

Il presidente della commissione Carlo Maria Pratis è stato sentito nel corso del dibattimento davanti alla Corte di Assise e ha testualmente riferito:

“I nostri compiti e i nostri poteri erano quelli di valutare, di coordinare e di richiedere alle singole amministrazioni militari e civili e ai dipendenti delle stesse tutte le informazioni, i dati, i documenti utili al nostro compito. Dai primi accertamenti si sono rilevati i fori che davano l'impressione che lo scoppio fosse avvenuto dall'interno verso l'esterno, perché erano flessi verso l'esterno.



E questo è stato uno dei motivi che ci ha addotto, ben inteso non a dichiarare che così era, ma soltanto a non escludere che l'esplosione fosse stata dall'interno. Si giunse a non escludere l'ipotesi della bomba perché nel relitto in parte si vedevano dei fori, per la verità ce ne erano degli uni e degli altri, ma in prevalenza mi pare soprattutto dal portellone del portabagagli uno dei fori faceva sembrava nettamente che il foro dimostrasse l'esplosione dall'esterno, e praticamente soprattutto da queste cose, perché poi molti altri accertamenti non li abbiamo fatti in proposito”.

I nuovi accertamenti della Commissione Blasi

A seguito delle relazioni depositate dalla Commissione Pratis e dalla Relazione Pisano, nonché di quanto altro acquisito, in data 29/9/1989 il Giudice Istruttore ha disposto nuovi accertamenti e ha posto nuovi quesiti al collegio peritale Blasi chiedendo agli esperti, in particolare, di stabilire con la maggiore precisione possibile,

- quale sia stata la traiettoria del DC9 Itavia e dell'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile del tipo esistente al momento dell'incidente;

- quale sia la testa di guerra che corrisponda al tipo di missile identificato compatibile con tutti i dati già raccolti e sulla base delle risultanze di cui al punto precedente;

- se in base a quanto sopra accertato sia possibile pervenire all'accertamento della provenienza del missile stesso”.

In considerazione della natura dei nuovi quesiti posti, il giudice ha cercato di acquisire ulteriori specificazioni ed elementi nell'ambito della tesi, già formulata dal collegio, e cioè quella “*dell'abbattimento del DC9 da parte di un missile*”.

Il collegio peritale, nel maggio del 1990, ha depositato un supplemento di indagine senza, questa volta, pervenire a una conclusione univoca essendosi verificata, nel corso dei nuovi lavori, una diversità di opinioni e di conclusioni da parte dei periti in ordine alla individuazione della causa della caduta del DC9 Itavia.



Infatti, i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio, hanno ribadito la precedente conclusione giustificandola con la presenza di un velivolo estraneo, di ridotte dimensioni radar ed elevata velocità, che inizialmente aveva proceduto parallelamente al DC9 e poi si era disposto perpendicolarmente a esso raggiungendo una distanza di circa 5 miglia nautiche dal DC9 al momento dell'incidente, quindi ne aveva intersecato la rotta e poi era scomparso dalla visuale del radar con una manovra in salita raggiungendo il limite di copertura del radar Marconi (50 o 55. 000 piedi) sfuggendo, così, alla rilevazione delle apparecchiature radar. In sostanza i periti citati hanno confermato la tesi che riteneva essere stato un missile la causa della caduta del DC9 Itavia, individuandolo in un missile aria-aria, a medio raggio a guida semiattiva o a guida passiva ma di tipo avanzato, verosimilmente del tipo "continuous road" (trattandosi di teste che hanno maggiori possibilità di non lasciare tracce di esplosione, in quanto creano un danno di tipo strutturale per effetto dell'elevata densità di energia trasferita impulsivamente sulla superficie del bersaglio), di un tipo non in dotazione all'Aeronautica Militare italiana all'epoca dell'incidente.

Di contrario avviso – invece – sono stati i periti Blasi e Cerra che, modificando la loro precedente conclusione, hanno ritenuto sostenibile, come causa della caduta del DC9, l'ipotesi della bomba, e hanno escluso che dai dati radar fosse desumibile la presenza di un altro velivolo, oltre al DC9.

I predetti hanno giustificato la loro nuova tesi fondandola sul risultato della nuova relazione redatta nel 1990 dai tecnici Giaccari, Galati e Pardini.

I periti Blasi e Cerra, hanno rivalutato la loro precedente conclusione e hanno affermato che:

- Non si possono definire le traiettorie del DC9 e del velivolo estraneo. Dall'analisi dei dati radar di Fiumicino scaturisce infatti che non vi sia stato nessun velivolo estraneo nei dintorni del DC9 I TIGI e che le due traiettorie che inequivocabilmente si individuano debbono attribuirsi la prima ai frammenti del DC9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso.

- Non è possibile pervenire all'accertamento della provenienza del missile in quanto non si sono trovate conferme della presenza dello stesso.



- L'incidente occorso al DC9 I TIGI sia attribuibile a una esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo".

La commissione MISITI

Le conclusioni non univoche del collegio Blasi hanno determinato il giudice istruttore a nominare un nuovo collegio peritale presieduto dal prof. Aurelio Misiti, preside della facoltà di ingegneria dell'università di Roma.

A coadiuvare il Collegio furono nominati e istituiti alcuni collegi tecnici incaricati di valutare aspetti particolari, che avrebbero dovuto fornire ulteriori contributi di competenze specialistiche, operando parallelamente al Collegio principale che, utilizzando i risultati dei collegi citati, sarebbe, poi, pervenuto alla conclusione finale.

In quel periodo si è fatto luogo a una grande campagna di recupero delle parti mancanti dell'aereo (non potute recuperare nella precedente fase) arrivando a recuperare complessivamente circa il 90 % del velivolo. I relitti recuperati furono catalogati e nel settembre 1991, presso un hangar dell'aeroporto militare romano di Pratica di Mare, fu costruito un simulacro sul quale nei primi mesi del 1992 è iniziata la ricostruzione del DC9 Itavia con l'ausilio di esperti aeronautici della casa costruttrice, della società di manutenzione, di enti preposti alle indagini su sinistri aerei negli Stati Uniti e in Gran Bretagna.

La Commissione, quindi, ha proceduto a tutta una serie di indagini tecniche sia sul relitto sia sui dati radar disponibili nella prospettiva e nella speranza che la valutazione d'insieme degli elementi potesse consentire di individuare la causa che aveva determinato la caduta del DC9 Itavia la sera del 27/6/1980 nel cielo sopra l'isola di Ustica.

In particolare, con l'apporto dell'esperto inglese Chris Protheroe l'aereo è stato suddiviso in sette diverse zone per ognuna delle quali sono state evidenziate le tipologie dei danni riscontrati.

Il collegio Misiti così ha ricostruito le fasi della caduta del DC9.

Fino al momento dell'incidente o fino all'ultima risposta del radar secondario il volo si è svolto regolarmente.



36

Nell'intervallo di circa 5 o 6 secondi fra l'ultima risposta di radar secondario e la prima risposta di solo primario si è verificato l'evento che ha causato il disastro e precisamente fra le 20,59,45 e le 20,59,51 locali.

In seguito all'evento si è avuta la frammentazione della fusoliera con distacco dei motori del tronco di coda e della estremità della semi ala sinistra e ciò nell'arco di 4 o 5 secondi, con interruzione di corrente elettrica che ha determinato la cd. barra morta e l'intervento del cross tie relay che ha collegato le utenze sulla barra di alimentazione di sinistra.

Il distacco del motore destro e di parte della fiancata potrebbe avere depressurizzato il vano toilette con quasi contemporanea distruzione ed espulsione all'esterno degli arredi e con sfondamento verso l'esterno del velivolo della porta di accesso alla toilette con deformazione del battente della porta stessa verso l'esterno del velivolo (verso l'interno del vano toilette).

Dopo l'intervento del cross tie relay e il momentaneo ripristino dell'energia si è danneggiato anche il bus di sinistra causato dall'inizio di distacco del motore sinistro per cedimento del vincolo anteriore della fusoliera; quindi si è staccata parte della fiancata sinistra che ha urtato il motore.

Ulteriormente si è staccata, per effetto di pelatura, la parte di fusoliera sovrastante il pavimento e quindi il distacco del tronco di coda.

L'aereo è quindi precipitato in mare.

Nel corso degli accertamenti sui relitti una particolare considerazione è stata fatta sulla modalità di rottura della semi ala sinistra, che è stata ritenuta anomala.

Infatti, il cedimento della estremità della semi ala sinistra è stato accertato essersi verificato attraverso una vistosa deformazione verso il basso attribuibile all'azione di un momento flettente agente sulla stessa direzione e di intensità superiore a circa 10 tonnellate per metro.

Tenuto conto di tutte le analisi effettuate in ordine alle condizioni di volo si è escluso, in modo certo, che il distacco di detta parte sia avvenuto per cedimento spontaneo della struttura, atteso che esso si sarebbe potuto verificare solo a condizioni di carico anomale interessanti l'ala sinistra.

Al riguardo sono elaborate due ipotesi:



La prima che il cedimento della semi ala sinistra sia stato il primo evento distruttivo del velivolo e che le successive rotture siano poi derivate dalle condizioni di carico anomale che si sarebbero successivamente verificate sull'intero velivolo a seguito del citato cedimento.

In tale ipotesi ovviamente la causa andrebbe cercata esclusivamente su un evento esterno al velivolo

La seconda che il cedimento si sarebbe verificato successivamente e come conseguenza ad altro evento, interno o esterno al velivolo.

E' stato, quindi, escluso, "in modo plausibilmente certo"³ che l'evento esplosivo possa essersi verificato all'interno della cabina di pilotaggio, nella cabina occupata dai passeggeri e nel vano bagagliaio anteriore e posteriore.

I componenti della Commissione Misiti, e i periti dei colleghi ausiliari, nonché i consulenti di parte civile, hanno preso in considerazione le diverse ipotesi (esterne e interne) che potevano avere causato la caduta dell'aereo, non raggiungendo unanimità di consensi per l'una o l'altra tesi.

Si riportano, per sintesi, gli argomenti utilizzati dagli esperti a sostegno – o a contrasto – delle singole ipotesi che sono state oggetto di studio e di analisi.

L'IPOTESI MISSILE

Dalla ritenuta presenza di altri aerei nelle vicinanze del DC9 e interessanti la sua traiettoria di volo (come emerso dalla lettura dei dati radar in particolare i plot -17; -12; 2b e ss.), nonché dalla rilevata presenza di segni di esplosione e di esplosivo su alcuni dei reperti recuperati, si è ipotizzato che da uno dei velivoli provenienti da ovest potesse essere stato lanciato un missile all'indirizzo del DC9 Itavia ovvero del velivolo che volava vicino a esso.

Ciò è stato sostenuto, in particolare, dai consulenti di parte civile ingegneri Algostino, Pent e Vadamchino i quali hanno, in maniera argomentata e scientifica, spiegato il loro convincimento.

³ Perizia Santini/Misiti parte VIII, pag. 12



Il DC9 non sarebbe stato colpito direttamente dal missile, ma dagli effetti dell'esplosione della testa di guerra contenuta nello stesso che sarebbe esplosa a poca distanza dal motore destro investendolo con coni di blast e schegge che ne hanno determinato il distacco. La testa di guerra è, infatti, la componente del missile alla quale è devoluto il compito di arrecare il danno al bersaglio.

Alcuni dei periti e i consulenti di parte civile hanno anche ipotizzato alcune tecniche di attacco plausibili nella fattispecie precisando che esse si differenziano a seconda del sistema di sensori presenti sul missile.

Nel caso che il sistema di guida del missile sia basato su sensore IR (Infrarossi), la più conveniente tecnica di attacco sarebbe quella fatta dall'aereo attaccante dai settori di coda in quanto è in corrispondenza a essi che le radiazioni infrarosse generate dal sistema propulsivo sono di massimo grado.

Nel caso di sistema di guida basato su sensore SA (Semi Attivo) in grado di rilevare la radiazione elettromagnetica riflessa dal bersaglio, quando esso è illuminato dal radar del velivolo lanciatore, è invece possibile effettuare attacchi, oltre che dal settore di coda, anche dai settori frontali e laterali.

Per portarsi in posizione utile per il lancio, i velivoli avrebbero dovuto percorrere opportune traiettorie di volo, diverse fra loro a seconda che l'intercettazione doveva essere effettuata contro velivoli che provenivano dai settori di prua o di poppa.

Nelle Fig.re IX-14a) e b) della perizia sono state schematizzate due tipiche traiettorie ritenute convenienti per effettuare, da parte dei velivoli 1 e 2, l'intercettazione dei bersagli 1* e 2* o del solo bersaglio 1* provenienti, in entrambi i casi, dai settori di prua.

La prima di esse è stata indicata come manovra "Decoy" e, al termine di essa, l'intercettore 1 si trovava a quota più bassa dei bersagli.

L'intercettore 2 manteneva acceso il suo radar durante tutta la manovra mentre l'intercettore 1 lo accendeva solo nella fase finale, per sorprendere i bersagli stessi, attaccando da poppa.

La seconda è stata indicata come traiettoria "Bracket" e ha lo scopo di costringere il bersaglio ad attaccare uno degli intercettori mentre l'altro è libero di cercare la migliore posizione per il lancio.



Nella Fig.IX-15 della perizia è stata, invece, schematizzata una tipica traiettoria seguita dagli intercettori per attaccare un bersaglio che si trova alle loro spalle, indicata come "Defensive Spit". Gli aerei che attaccano si dividono descrivendo due rotte circolari separate, in modo che il bersaglio sia costretto ad attaccare uno dei due intercettori, il secondo intercettore resta così libero di scegliere la migliore traiettoria di attacco.

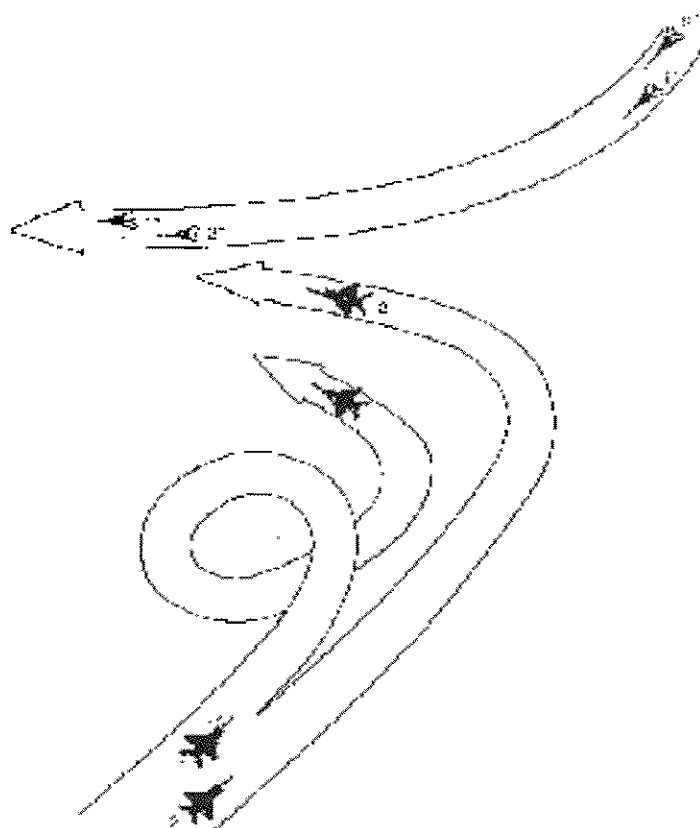


Fig.IX-14a
Schema di traiettoria di attacco "Decoy"
(segue)

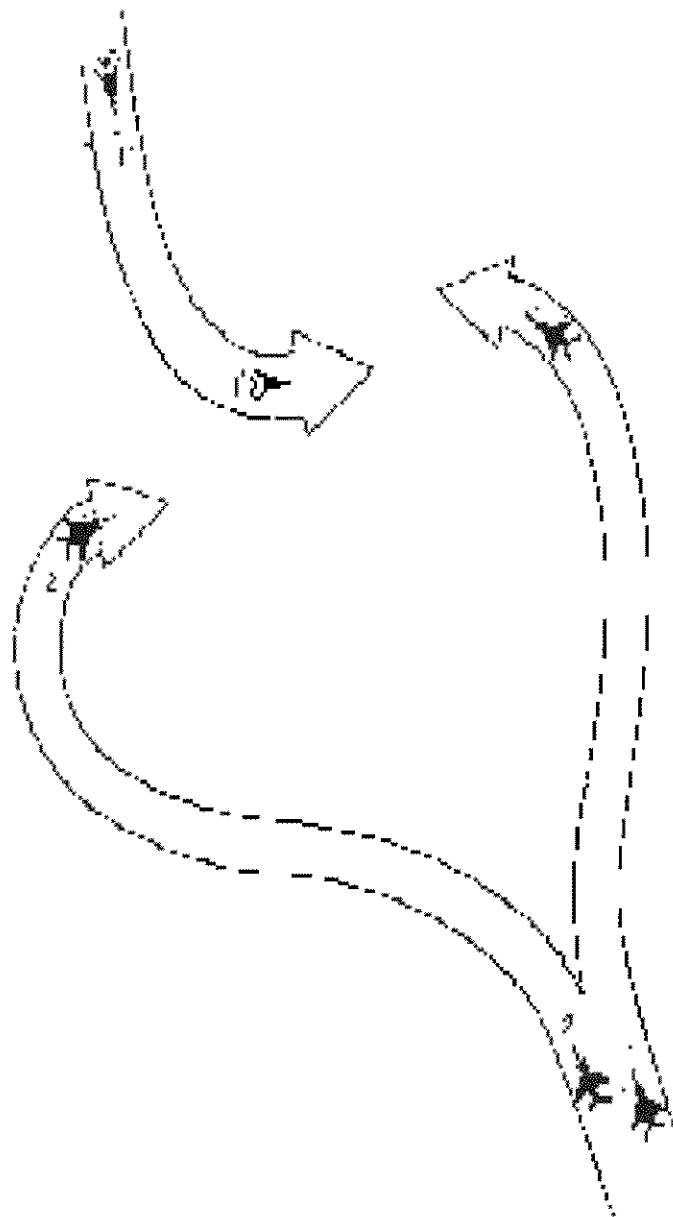


Fig.IX-14b
Schema di traiettoria di attacco
"Bracket"

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected loops and strokes.

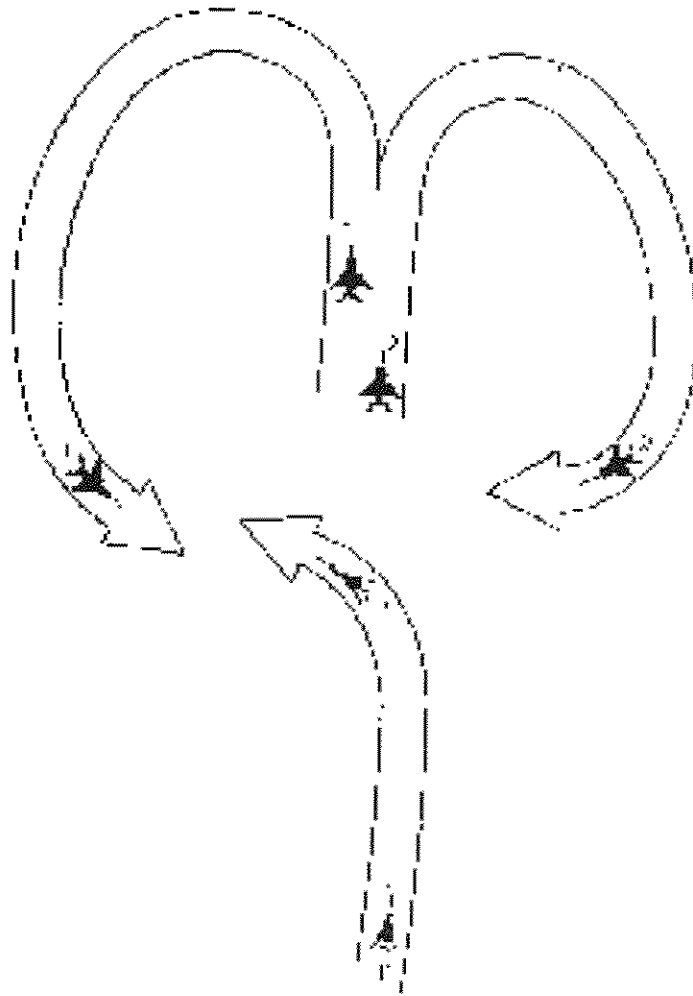
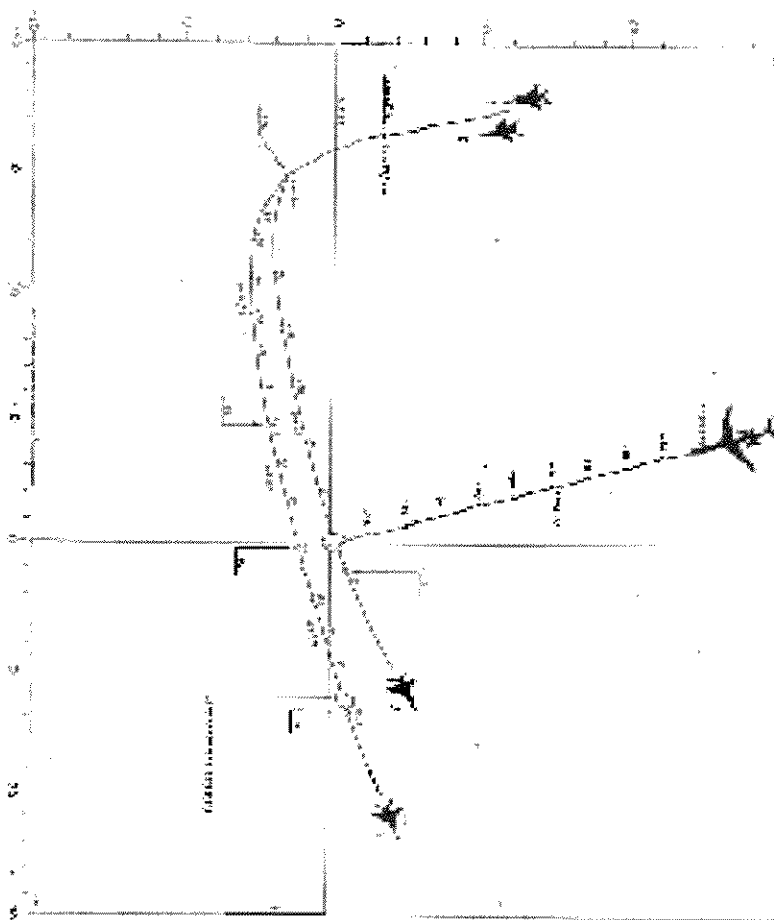


Fig.IX-15
Schema di traiettoria di attacco
"Defensive Spit"

Scenario esterno.

A questo punto, il CP ha ritenuto conveniente esaminare due differenti ipotesi delle quali una relativa alla possibilità che l'attacco potesse essere diretto proprio contro il velivolo I-Tigi e, l'altra, che l'attacco potesse essere diretto contro un differente bersaglio e nel qual caso il DC9 fosse stato coinvolto solo per caso .

Fig.VIII-10



Schema delle possibili traiettorie percorse dai velivoli 1 e 2

Ipotesi di attacco diretto al DC9.

In questo caso, confrontando le traiettorie 1 e 2 delle figure con quella del DC9, si può ragionevolmente ipotizzare che i velivoli intercettori fossero armati con missili a guida SA perché con questi è possibile effettuare un attacco laterale. Viceversa se fossero stati equipaggiati con missili a guida IR, la tecnica di attacco sarebbe dovuta provenire esclusivamente dai settori di coda. In tal caso il collegio ha ritenuto di escludere che l'ipotetico missile possa essere stato lanciato dal velivolo 2 perché al momento dell'esplosione della testa di guerra, esso si sarebbe dovuto trovare nei pressi del bersaglio e avrebbe dovuto percorrere la fase di traiettoria susseguente al lancio alla stessa velocità del missile e, al momento dell'esplosione stessa, esso avrebbe potuto esserne coinvolto.

L'ipotesi più probabile potrebbe essere stata quella che il lancio dei missili sia avvenuto a opera del velivolo 1 e che, al momento dell'esplosione della testa di guerra, il velivolo 2 si trovasse a una quota opportunamente diversa rispetto a quella del DC9, in modo tale da non esserne coinvolto.

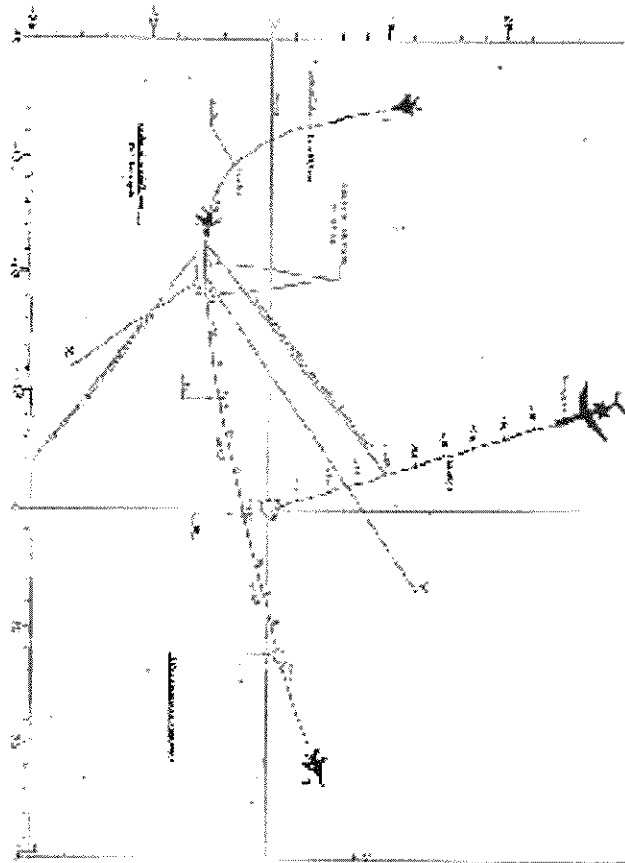


Fig.IX-16a

Tesi di attacco diretto contro il DC9

Una ipotesi alternativa potrebbe essere che i velivoli 1 e 2 abbiano condotto un attacco diretto contro eventuali bersagli provenienti da Sud, secondo lo schema indicato in Fig.IX-17.

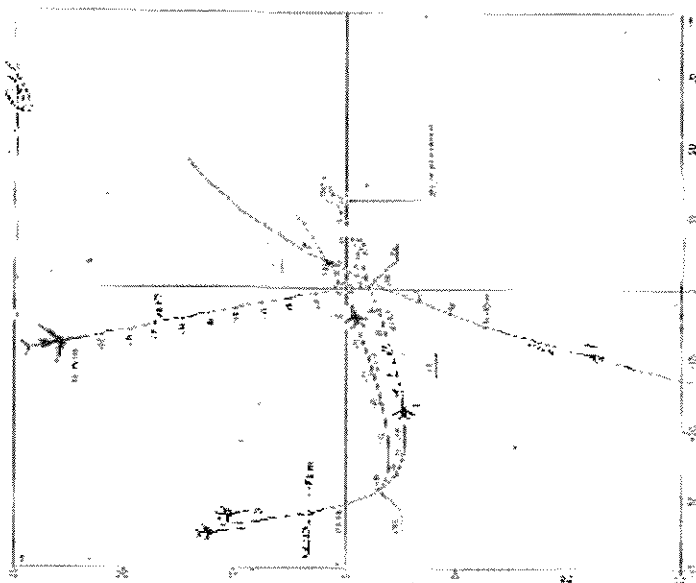


Fig.IX-17

Ipotesi di attacco a bersaglio diverso dal DC9 - Schema di scenario -

Sull'argomento, davanti alla Corte di Assise, ha riferito il perito Lilja nei seguenti termini:

Parliamo della teoria del missile così come l'abbiamo ipotizzata allora si parlava della presenza di due aerei Caccia provenienti dalla parte posteriore, aerei che provenivano da ovest e che hanno superato a grande velocità la scena, il luogo, poi hanno effettuato una virata a sinistra e hanno lanciato il missile. Se ricordo bene abbiamo simulato questo episodio in Germania, presso la M.B.B. Il risultato di questa simulazione, coordinata da Manfred Held, fu che dal punto di vista tecnico era possibile questa ipotesi.

L'esperto inglese Protheroe nella Relazione del 12 gennaio 1992 depositata agli atti aveva, tra l'altro, evidenziato che:

“I danni provocati dal missile non lasciano sulla struttura dell'aereo tracce altrettanto univoche e facilmente identificabili anche se sarebbero comunque evidenti a un occhio allenato; non sono state trovate tracce di danni provocate da un missile sui frammenti visibili della ricostruzione del relitto, mentre i danni risultano evidenti in seguito a un esame generale dei frammenti sparsi lungo i lati dell'hangar; non tutti i frammenti del relitto risultano accessibili soprattutto la superficie inferiore delle ali e della sezione posteriore della fusoliera, che giacciono sul pavimento dell'hangar, per cui non è stato possibile stabilire inequivocabilmente che non esistono le prove di una tale forma di danneggiamento. Tutto sommato risulterebbe molto improbabile che una collisione con un altro aeromobile abbia potuto causare questo incidente, ma non può essere totalmente esclusa a questo punto delle indagini l'impatto di un missile o di un aereo ad alta velocità – tipo Caccia - che viaggiava ad angolo retto rispetto alla rotta del DC9 e tagliava la parte superiore della fusoliera posteriore nella zona 3”⁴.

Egli sentito, successivamente, davanti alla Corte di Assise di 1° grado ha riferito:

“questo paragrafo è rimasto sostanzialmente invariato e quello che sto cercando di dire è che vi è una parte mancante, vi sono dei reperti mancanti nell'area 3 e quindi non è possibile escludere che questa parte sia stata portata via, diciamo, da un altro aereo. Comunque anche se questo non lo possiamo escludere completamente, le evidenze e le prove che noi abbiamo raccolto, non indicano che sia avvenuto questo e, in altre parole, non sarebbe in grado di spiegare questo eventuale fatto, questo eventuale tipo di danneggiamento e non sarebbe in grado di spiegare le evidenze esplosive che noi abbiamo riscontrato. Io non la posso escludere questa ipotesi perché non ho visto le parti mancanti, comunque voglio sottolineare il fatto che se parliamo di probabilità, essa è talmente piccola, limitata che possiamo effettivamente escludere questa ipotesi.

⁴ Relazione Protheroe del 15/4/1992 pag. 40



Il Collegio Misiti sull'ipotesi dell'abbattimento mediante missile come causa della caduta del DC9, ha così concluso:

“- Nella ipotesi di attacco deliberato contro il DC9, la traiettoria di attacco del velivolo intercettore sarebbe stata del tutto inusuale e caratterizzata da una elevata probabilità di insuccesso.

- Lo scenario che considerava un possibile casuale coinvolgimento del DC9 in un attacco diretto contro altri bersagli, avrebbe potuto avere un maggiore grado di realismo.

- Sui relitti del velivolo non esistevano tracce di impatto di schegge di alcuna natura né era ragionevole ipotizzare che esse avessero colpito solo le parti mancanti del relitto, evitando sistematicamente le parti a esse adiacenti.

- L'ipotesi di abbattimento mediante impatto con il corpo del missile, o dei missili, derivante sia dalla possibilità di non attivazione del detonatore della testa sia dalle modalità di impatto ipotizzate da Sewell, non aveva un elevato grado di accettabilità in quanto sul relitto non erano evidenti danni attribuibili a questa causa e, in ogni caso, i plausibili danneggiamenti derivanti dall'eventuale impatto non avrebbero potuto determinare il collasso in volo della struttura. In particolare, non avrebbero potuto determinare il collasso secondo la sequenza degli eventi e la loro concatenazione già dimostrate e con la rapidità con la quale esso, in effetti, si è verificato.

- L'ipotesi di Sewell, a parere del collegio peritale, era ulteriormente poco sostenibile in quanto avrebbe previsto l'impatto di due missili contro il bersaglio, mentre era da ritenersi già un evento del tutto eccezionale l'impatto di un solo missile contro il bersaglio.

- Altrettanto eccezionale, anche se non impossibile, deve ritenersi la possibilità di impatto casuale del missile contro il velivolo, prima dell'armamento del detonatore della testa di guerra.

- L'ipotesi di abbattimento attraverso impatto con missile inerte a causa della non attivazione del detonatore della testa di guerra, avrebbe potuto spiegare la presenza e le modalità di ritrovamento delle tracce di esplosivo all'interno del velivolo.

In definitiva i periti hanno ritenuto che l'abbattimento del DC9 mediante missile fosse una ipotesi ragionevolmente da escludere.



L'IPOTESI BOMBA

La tesi che la caduta del DC9 Itavia fosse stata causata dalla collocazione e dalla successiva esplosione di un ordigno (bomba) all'interno del velivolo è stata sostenuta da diversi soggetti.

I fautori della tesi in esame hanno fornito diverse motivazioni a sostegno del loro enunciato indicandone, volta per volta, gli elementi, senza però riuscire a fornire – secondo il parere di questo ufficio - convincenti e adeguate argomentazioni tecnico scientifiche, apprezzabili anche da un punto di vista logico fattuale, tali da consentirne l'accettazione.

Al riguardo è doveroso, innanzitutto, premettere che non vi è stata mai concordanza di vedute fra i sostenitori della tesi in esame circa il luogo dove l'ordigno potesse essere stato collocato, se è vero che ognuno dei tecnici che se ne è fatto portatore ha indicato un posto dell'aeromobile diverso da quello individuato in precedenza dagli altri colleghi che, nel corso del tempo, hanno avuto modo di formulare la medesima ipotesi.

Tale circostanza non è di poco momento in quanto da sola è tale da rendere le tesi fra loro incompatibili, indebolendo significativamente l'affidabilità dei singoli pronunciamenti anche da un punto di vista tecnico, non essendo stato mai individuato un univoco luogo di posizionamento dell'ipotetico ordigno, oggettivamente supportato dal punto di vista scientifico e scevro da fondate contestazioni.

Proprio l'incertezza sull'esatto punto di collocazione dell'ordigno a bordo dell'aereo e, soprattutto, l'insussistenza di segni esteriori sul relitto di evenienze da esplosione verificabili, oggettivamente e indiscutibilmente, a sostegno di ognuna delle varie ipotesi, convincono che tale ipotesi non sia stata scientificamente provata (e provabile) e, pertanto, ancora oggi, non è accettabile la tesi dell'esplosione di una bomba a bordo come causa della caduta del DC9 Itavia.

Di seguito si riportano, per sintesi, le varie espressioni con le quali, nel tempo, è stata sostenuta l'ipotesi cd. "interna" come causa della distruzione dell'aereo.



L'ipotesi del colonnello Lippolis

Il primo sostenitore dell'ipotesi bomba è stato il colonnello Lippolis che ha ipotizzato la collocazione dell'ordigno nella parte sinistra della fusoliera, sotto un sedile nel vano bagagliaio.

Il Lippolis nel corso della deposizione resa nel processo davanti alla Corte di Assise di primo grado ha così ricostruito la sua versione:

“Io ho sempre ritenuto e continuo a ritenere, come mia personale opinione, che si tratti di una esplosione “interna”.

Le cause non le conosco, c'era stato qualche cosa, perché c'erano delle bruciature sui sedili, perché c'erano queste macchie di sangue e quant'altro in un'area che era entrando dalla porta anteriore del DC9 verso sinistra, e decidemmo anche quali grossomodo dovevano essere le file dei sedili interessati. Qui sorge il problema del perché della bomba, perché una esplosione interna che possa provocare quel danno ai sedili, può essere solamente una esplosione, e siccome lì sotto c'è il vano bagagli, io ho ipotizzato che ci potesse essere stata una esplosione nel vano bagagli. L'ipotesi della esplosione non fu fatta nell'immediatezza, non quella sera, ma quando abbiamo cominciato la mattina dopo a trovare questi cuscini. Di questa ipotesi ne parlai con tutti quanti anche al Comandante Mangani, fu riferito il 28 giugno. Io ho parlato di una esplosione quando mi è stata fatta questa domanda davanti al giudice Guarino di Palermo che dice: “Lei esclude che possa essere un missile?”, io ho detto: “Io non escludo niente”, intanto perché di missili non ne capisco un granché, secondo, per quanto mi risulta, per quel poco che ogni Ufficiale dell'Aeronautica dovrebbe sapere, il missile esplose quasi sempre fuori.

Quella notte furono solamente ipotesi, tutte le ipotesi possibili. E le ipotesi di un aereo di quella grandezza che cade non sono poi tante. O c'è un guasto meccanico o un cedimento strutturale o quello che sia o c'è stata una causa esterna che potrebbe essere ricondotta a un aereo che ha incrociato o urtato, e quella potrebbe essere anche un'altra ipotesi, oppure che ci sia stata un'esplosione, vuoi interna perché un dirottatore ha fatto scoppiare una bomba, vuoi perché un missile lo ha colpito, quello che sia, ma comunque c'è stata un'esplosione.



49

La teoria di Lippolis, tuttavia, non ha trovato alcun sostegno da un punto di vista scientifico e nelle prove acquisite, atteso che le indagini effettuate hanno escluso che la zona del bagagliaio fosse stata interessata da una esplosione di qualsivoglia natura.

L'ipotesi del R.A.R.D.E. poi D.R.A.

Successivamente l'ipotetica presenza di un ordigno a bordo è stata sostenuta dall'ente inglese R.A.R.D.E. (successivamente denominato D.R.A.) che ha individuato il posizionamento dell'ipotetico ordigno in una zona della parte destra della fusoliera, dove erano stati notati dei segni possibilmente riconducibili a esplosione.

Anche tale tesi, a seguito delle puntuali indagini sul punto, si è rivelata priva di elementi probatori concreti che potessero giustificarla.

Il semplice raffronto fra le due tesi fa emergere una grande contraddizione per il fondamentale vizio di fondo che le pervade: sono incompatibili fra loro.

Invero, il colonnello Lippolis ha ipotizzato la collocazione dell'ordigno nella parte anteriore sinistra del velivolo, mentre i tecnici inglesi hanno ritenuto di individuarne l'avvenuta allocazione nella parte destra.

Quindi volendo aderire, in generale, alla tesi della bomba a bordo appare evidente che una delle due conclusioni deve ritenersi profondamente errata atteso che di un solo ordigno si è sempre ipotizzata la presenza e, quindi, esso non poteva trovarsi in due posti distinti e diversi dell'aereo (uno a sinistra e l'altro a destra) e incompatibili fra loro.

Come si vedrà (e qui si anticipa), nessuna delle due ipotesi ora riportate ha trovato conferma nei lavori del collegio Misiti (che, come sarà riportato successivamente è stato il più fermo sostenitore dell'ipotesi bomba) che sul punto ha concluso escludendo:

“che possa essersi verificato un evento esplosivo nella cabina occupata dai passeggeri ivi compresa la cabina di pilotaggio o nei vani del bagagliaio anteriore e posteriore”.



Alla luce di quanto riportato si deve, quindi, ritenere con certezza che gli accertamenti effettuati in epoca successiva hanno smentito dal punto di vista scientifico le tesi dell'ipotesi bomba sostenute da Lippolis e dal R.A.R.D.E.

Nonostante ciò, la tesi cd. interna non è stata del tutto abbandonata essendo essa riemersa nell'ambito degli accertamenti supplementari e integrativi eseguiti della commissione presieduta dall'ing. Blasi.

La commissione Blasi. La tesi dei periti Blasi e Cerra.

Dopo i lavori della Commissione tecnico formale Luzzatti e la relazione del collegio Blasi del 1989, con la quale unanimemente i periti avevano concluso che a causare la perdita del DC9 Itavia era stato il lancio di un missile, nel maggio del 1990, su sollecitazione del giudice istruttore, lo stesso collegio peritale depositava un supplemento di indagine le cui conclusioni, diversamente dalla precedente occasione, non furono assunte dai periti all'unanimità.

Invero, i periti Blasi e Cerra modificarono il loro precedente convincimento e giunsero alla conclusione opposta e cioè che a causare la distruzione dell'aereo fosse stata una bomba posta al suo interno, così rispondendo ai quesiti del giudice istruttore:

- L'incidente occorso al DC9 I TIGI sia attribuibile a una esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo⁵

La nuova opinione dei periti Blasi e Cerra essenzialmente si è fondata sulla impossibilità di ritenere la presenza di altri aerei vicino al DC9 e ciò in base ai risultati di una nuova relazione tecnica sul contenuto dei radar depositata dalla società Selenia nel 1990, della quale si è detto in precedenza.

In sostanza i periti Blasi e Cerra ritennero che la causa della caduta del velivolo fosse da attribuire allo scoppio di un ordigno collocato all'interno del velivolo senza però indicare il posto dove esso sarebbe stato posizionato e senza evidenziare nulla circa la natura e la quantità dell'esplosivo che sarebbe stato utilizzato.

⁵ Perizia Blasi, Supplemento di indagini, volume II parte III pag. 390

Il vizio di fondo della prospettata ipotesi risiede nel fatto che nessun elemento a sostegno della stessa è stato indicato dai periti i quali, sostanzialmente, hanno tratto il loro convincimento non su elementi positivi scientificamente favorevoli alla presenza di una bomba, quali, a esempio, i segni tipici dell'esplosione, bensì a seguito della ritenuta non presenza di altri aerei.

Un'analisi, quella in esame, che ha fondato il convincimento attraverso una procedura per esclusione: se non sono presenti altri aerei nelle vicinanze del DC9 la sua caduta è da attribuirsi a una esplosione avvenuta al suo interno.

In definitiva una ipotesi non fondata su elementi positivi, bensì su elementi negativi, non sugli elementi che erano stati trovati, ma su quelli non rinvenuti.

La menzionata tesi non è stata condivisa dagli altri componenti (Imbimbo, Migliaccio e Lecce) del medesimo collegio i quali, dopo averla confutata nel supplemento di perizia, l'hanno respinta nel corso del dibattimento davanti alla Corte di Assise esprimendosi nei seguenti termini:

Perito Migliaccio *Qualunque parte dell'aereo recuperata (ricordo che siamo quasi al 70%) guardata dall'interno del velivolo a noi non ha mai dato l'idea di un'esplosione interna, basti ricordare per esempio che alcuni bulbi di lampade contenute nelle plafoniere erano ancora intatti, e tanti altri particolari nel bagagliaio dove è immaginabile che si possa essere una carica esplosiva nel caso di attentati, tutti i rivestimenti interni del bagagliaio erano praticamente intatti, quindi non denunciati una compressione interna.*

Perito Lecce *Quello che risultò evidente e che fu anche in qualche maniera confortato dalle indicazioni date dai tecnici della "Douglas" che erano tecnici specifici per quanto riguarda le indagini di incidenti aerei, avevano visto nella loro esperienza decine di incidenti aerei e loro ci esclusero in maniera abbastanza categorica che in quella zona della fusoliera, della cabina, potessero essersi verificati eventi esplosivi, nel senso che non trovarono evidenza significativa di fenomeni esplosivi e bensì tutto quello che si vedeva era dovuto al violento impatto di quella parte del velivolo contro l'acqua che aveva ridotto cinque metri di fusoliera e li aveva compattati in poco più di mezzo metro di rottami, questa era la situazione".*

L'ipotesi di Chris Protheroe.

Una ulteriore e successiva ipotesi di collocazione di una bomba all'interno del velivolo è stata quella formulata da Chris Protheroe, inspector senior presso l'ente inglese AAIB, che ha individuato la zona della cappelliera sulla parte sinistra della fusoliera quale luogo di collocazione dell'ipotetico ordigno.

L'esperto Protheroe ha depositato due relazioni, datate 12 gennaio e 15 aprile 1992, aventi a oggetto l'analisi di reperti e le conclusioni sulla causa della caduta del DC9, e una successiva relazione il 2/5/1992 avente ad oggetto le valutazioni dell'eventuale impatto di un missile contro il DC9.

In particolare nell'elaborato del 12 gennaio, Protheroe ha precisato: *“è troppo presto per giungere a conclusioni definitive sull'indagine, ma sulla base delle prove finora disponibili sembrerebbe che la causa più probabile sia stata un'esplosione interna nella zona della cappelliera della cabina posteriore sul lato sinistro immediatamente più avanti alle prese d'aria dei motori che ha portato alla separazione in questa zona dei rivestimenti sopra la parte superiore della fusoliera e indietro fino alla deriva di coda”*⁶

Protheroe ha indicato alcuni elementi che scientificamente potevano essere presi in considerazione a sostegno della teoria i quali, tuttavia, alla fine si sono dimostrati equivoci e in molte circostanze di primaria importanza sono stati in contrasto insanabile con quelli indicati dal perito Frank Taylor, cioè di colui che, nell'ambito dei lavori del collegio peritale Misiti, è stato il più strenuo sostenitore della teoria della bomba a bordo.

A solo titolo di esempio un palese elemento che, anche da solo, può invalidare la teoria di Protheroe è quello che se la bomba fosse stata effettivamente posizionata nella cappelliera, che si sviluppava per tutta la lunghezza della cabina passeggeri, i frammenti si sarebbero dovuti distribuire all'interno della cabina stessa e, inevitabilmente, avrebbero dovuto interessare anche il tappeto che ricopriva il pavimento. Invece, quando a seguito dell'attività di ricerca nei fondali marini il tappeto della cabina fu recuperato esso si presentò nella sua quasi totalità privo di bruciature, con ciò dimostrandosi che non era stato interessato da alcuna esplosione.

⁶ Vedasi relazione Protheroe del 12 gennaio 1992, pag. 23

In conseguenza di quanto detto, anche la teoria espressa da Protheroe deve ritenersi sfornita di sufficiente e adeguato sostegno probatorio, atteso che nessun elemento, validamente e scientificamente convalidato, è stato acquisito a sostegno.

L'ipotesi del collegio peritale Misiti

La tesi della bomba come causa della caduta del DC9 Itavia ha trovato, come si diceva, una decisa affermazione da parte dall'ultimo collegio peritale presieduto dal prof. Misiti che a conclusione degli accertamenti l'ha definita come l'unica "*tecnicamente sostenibile*".

Tale conclusione è stata condivisa dagli imputati e dai loro consulenti che hanno sostenuto la validità scientifica argomentando, in tal senso, sia con il deposito di elaborati tecnici, sia deponendo nel corso del dibattimento.

Il nuovo collegio peritale Misiti nel ritenere l'ipotesi della bomba come causa della caduta del DC9 "*tecnicamente sostenibile*" ha indicato come luogo di posizionamento dell'ordigno l'interno del vano toilette.

La suddetta tesi è stata fondata sulla ritenuta esistenza di sei indizi:

1. *segnature sui frammenti metallici 6-4M e 52-1M*
2. *presenze su alcuni reperti di fibre globularizzate*
3. *segnature su un vestito di bambola*
4. *pelle a buccia di arancia su un piccolo disco metallico*
5. *tracce di esplosivo su un gancio e su alcune valigie,*
6. *formazione di schegge*

L'analisi dell'ipotesi sostenuta dal collegio Misiti fa emergere, immediatamente, un primo immediato elemento di contrasto del punto di posizionamento dell'ipotetico ordigno con quanto sostenuto dai precedenti sostenitori della medesima tesi, Lippolis (che lo aveva posizionato nella parte sinistra bagagliaio sotto il sedile), R.A.R.D.E. (che lo aveva collocato nella parte destra della fusoliera), Protheroe (che aveva individuato la zona della cappelliera parte sinistra della fusoliera).

Tali differenze danno conto, essenzialmente, di quello che è sempre stato il vero punto debole della ipotesi in esame e cioè l'individuazione dell'esatto punto di collocazione dell'ordigno.



54

Invero, solo dimostrando l'esatta posizione in cui sarebbe stata collocata la bomba si sarebbero potuti (o dovuti) trovare tutti gli altri elementi, sul relitto e sui corpi delle vittime, come naturali conseguenze dell'esplosione che avrebbero potuto fornire dimostrazione oggettiva dell'esattezza dell'ipotesi.

Come si è visto i diversi esperti pur analizzando i medesimi reperti sono pervenuti a conclusioni opposte e contrastanti, segno evidente che gli elementi fondanti le rispettive ipotesi erano insufficienti e/o contraddittori e non hanno retto alle analisi successive.

Ma non è tutto, perché altri elementi di contrasto dal punto di vista tecnico sono emersi nel corso dei lavori peritali del collegio Misiti tali da invalidare efficacemente la conclusione cui il collegio è pervenuto, seppur non all'unanimità.

In generale, un fondamentale elemento di contrasto è stato quello della netta divergenza di pareri e di risultati tra il collegio principale Misiti e i vari collegi ausiliari (chimico, esplosivistico, frattografico, metallografico) di cui il primo si è avvalso.

Tutti i collegi ausiliari, invero, sono pervenuti a conclusioni che non solo non corroborano quelle del collegio Misiti, ma sono con queste in definitivo e insanabile contrasto con argomentazioni tecnico scientifiche di portata rilevante in quanto idonee a minare in radice la conclusione adottata dal collegio principale.

Al riguardo, la circostanza che balza immediatamente all'evidenza, e che getta molte ombre sulla decisione finale del collegio, è stata la mancata valutazione dei risultati tecnico scientifici cui sono pervenuti i collegi ausiliari, nel senso che tali elaborati non sono stati tenuti in nessun conto nella valutazione complessiva del caso e ciò pur avendo, univocamente, tutti i collegi ausiliari specialistici escluso che dai reperti analizzati potessero emergere elementi per sostenere che gli oggetti, ritenuti dal collegio Misiti dimostrativi dell'ipotesi bomba a bordo, fossero stati sottoposti a onde causate da un fenomeno esplosivo.

In sostanza, da parte della maggioranza dei componenti del collegio Misiti è stato ignorato tutto il lavoro specialistico dei collegi ausiliari che era quello che avrebbe



potuto e dovuto convalidare la conclusione finale atteso che ognuno di tali collegi aveva analizzato le parti dell'aereo che erano state interessate dall'evento che aveva causato la caduta.

Una totale mancata valutazione che – per la sua importanza – non è sfuggita ai giudici della Corte di Assise di primo grado che sull'argomento si è espressa nei sotto riportati termini di censura dell'operato del collegio Misiti in relazione al lavoro dei collegi ausiliari.

E' apparsa evidente in più casi la sottovalutazione delle conclusioni di segno diverso a cui pervenivano gli esperti chiamati a comporre i collegi ausiliari.

Non sono state definite tali (dai collegi ausiliari n.d.r.) da giustificare tale conclusione le fibre globularizzate, le segnature sul vestitino di bambola, le schegge penetrate nei cuscini e negli schienali, il disco metallico perché gli effetti sugli stessi sono stati ricondotti a cause diverse da quella della proiezione di frammenti esposti ad esplosione. Mentre per le schegge 6-4M e 52-1M, i residui di esplosivo sul gancio e sulle valigie verosimilmente sono da ritenersi originati, rispettivamente, o da errori di repertazione o da contaminazione.

Tutti questi elementi erano concentrati in zone, quali la cabina passeggeri e il bagagliaio, assolutamente incompatibili con la localizzazione di una esplosione nella toilette perché oggetti che, in origine e per loro natura, si dovevano trovare distanti dalla zona toilette dove si è assunto essere avvenuta l'esplosione.

Della fusoliera, degli arredi e dei bagagliai sono state recuperate ampie parti ben rappresentative dell'intera zona interessata e sulle stesse sono state espletate le più sofisticate indagini peritali, sia da collegi di esperti italiani che esteri, a conclusione delle quali i periti non hanno rilevato nessun segno di esplosione.

Ulteriormente si può dire che almeno una valigia su cui fu trovata traccia di esplosivo era sicuramente stivata nel bagagliaio nel cui vano è stata esclusa il verificarsi di una esplosione; in ipotesi questo potrebbe giustificare i segni sul vestito di bambola ma non quelle dei frammenti 6-4M e 52-1M per la differente composizione chimica e così via per gli altri reperti in precedenza indicati.



Si sarebbe, quindi, dovuto prendere atto della incompatibilità fra gli stessi oggetti assunti come ipotetici elementi rappresentativi di una esplosione a bordo dell'aereo con l'ipotesi di localizzazione della bomba all'interno del vano toilette e trarne le dovute conseguenze, ma ciò non è stato fatto.

In realtà il Collegio, preso atto che in nessuna altra zona del velivolo (cabina passeggeri, bagagliaio ecc.) si era potuta certamente verificare una esplosione, nella ricerca del possibile punto di collocazione dell'ipotetico ordigno ha proceduto per esclusione e ha evidenziato che della zona posteriore della fusoliera fra le ordinate 642 e 877 non era stata recuperata una parte consistente, osservando che nella parte anteriore della suddetta zona vi erano stati fenomeni di imbozzamento verso l'esterno della struttura (cd. quilting).

Queste due emergenze hanno fatto ipotizzare che il luogo di possibile posizionamento dell'ordigno poteva essere il vano toilette, parte del quale non era stato recuperato e sui quali si sarebbero potuti trovare i segni dell'esplosione.

La censura che è stata prima formulata nei confronti della conclusione dei periti Cella e Blasi, può essere avanzata anche per quella del collegio Misiti in quanto anch'esso ha individuato la zona della toilette non su rilievi positivi, (perché non ha acquisito in tal senso elementi scientificamente certi sulla presenza dell'ordigno all'interno della toilette e sulle conseguenze della sua deflagrazione), bensì sul rilievo negativo che i pezzi della suddetta parte erano mancanti, perché non recuperati, affermando che sugli stessi potrebbero essere stati presenti i segni tipici dell'esplosione.

Una tesi, quindi, fondata non su quanto osservato, direttamente e certamente, sul relitto recuperato, ma su quanto eventualmente e ipoteticamente osservabile (o non) sulle parti di relitto non ancora recuperate.

Quelle indicate finora per sintesi, tuttavia, non sono le uniche censure che escludono dal punto di vista tecnico scientifico la validità dell'ipotesi bomba in teoria collocata nel vano della toilette.



Infatti, lo stesso collegio pur sostenendo la tesi in disamina non è riuscito a individuare il posto specifico della toilette dove l'ordigno sarebbe stato collocato e gli sforzi fatti in tal senso non hanno avuto conferma dagli esami specialistici effettuati dai collegi ausiliari.

Nella relazione Misiti a pag. IX 109 si legge che:

“i risultati delle analisi delle deformazioni degli elementi appartenenti alla zona toilette anche nell'ipotesi che essi possano essere tutti unicamente attribuibili all'evento esplosivo non hanno consentito di poter individuare con certezza tra tutte quelle possibili una plausibilmente certa posizione dell'ordigno” e che “non si sente in grado di indicare con precisione dove la carica esplosiva fosse nascosta ma solo di dichiarare che si trovava nella toilette”⁷

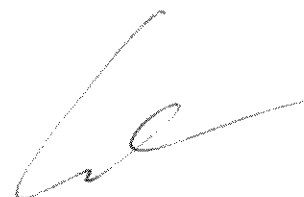
In definitiva il collegio peritale ha ritenuto che:

- *la caduta del DC9 I-Tigi è stata causata da una esplosione di un ordigno a bordo del velivolo;*
- *l'ordigno era collocato all'interno del vano toilette;*
- *nessun certo posizionamento all'interno del vano toilette è stato possibile fornire;*
- *non è stato possibile stabilire il peso e il tipo della carica, che sarebbe stata, comunque, “nuda” cioè senza rivestimento o involucro metallico;*
- *le prove oggettive dell'esplosione sarebbero fornite esclusivamente da alcune deformazioni e improntature rilevati su alcuni frammenti;*
- *i segni tipici dell'esplosione, non rinvenuti, potrebbero trovarsi sui reperti ancora in fondo al mare e non recuperati.*

In sintesi il collegio Misiti aveva indicato come possibili elementi a sostegno della tesi:

- l'interno e le pareti della toilette, compresa la paratia di pressurizzazione;
- le travature del pavimento sottostanti la toilette;
- il pilone del motore destro;
- la gondola del motore destro.

⁷ vedasi Perizia Tecnica Misiti/Santini , IX, pag. 107 e ss.



Tuttavia le analisi specialistiche effettuate dai colleghi ausiliari su detti elementi hanno escluso l'esistenza di segni di deformazione o altri fenomeni riconducibili all'effetto di una esplosione a onde di elevate sovratemperature connesse a un evento esplosivo a breve distanza dal reperto. Nello specifico è risultato che il pilone o non recava alcuna traccia di evento esplosivo sia microscopico che macroscopico nonostante la sua collocazione a pochissima distanza (circa 40/50 cm) dalla parete della toilette, che la paratia antifiamma nella sua parte centrale era deformata prevalentemente verso l'interno del velivolo (circostanza che mal si accorda con una esplosione interna che avrebbe dovuto, invece, causare una deformazione verso l'esterno), la gondola del motore presentava dei fori causati dalla penetrazione di oggetti o frammenti alcuni dall'esterno verso l'interno e altri con direzione opposta tutti a velocità verosimilmente bassa.

Analogamente per quanto ha riguardato altri oggetti della toilette o vicini a essa. In particolare il galley non aveva evidenziato elementi favorevoli all'ipotizzata esplosione di un ordigno nella toilette, il tubo di scarico della toilette presentava deformazioni non omogenee su tutta la lunghezza del reperto per cui non sarebbe stato assoggettato a onde di pressione, mentre altri tubi del DC9 che si trovavano a distanza dalla toilette presentavano deformazioni simili a quelle rilevate sul tubo di scarico; il copritazza del water era stato recuperato integro e privo di segnature di schegge (ciò contrasta con qualsivoglia posizionamento della bomba all'interno della toilette).

In particolare quanto ai reperti relativi all'interno e alle pareti della toilette sono stati considerati importanti i frammenti AZ497 e AZ534 riguardanti la riquadratura della porta di ingresso posteriore e della separazione del vano toilette dalla parte interna del velivolo nei quali era stata osservata una *“inflessione con curvatura verso l'interno”*

Dall'analisi frattografica, però, è emerso che:

“Nessuno dei due reperti mostra segno alcuno di deformazione a livello microcristallino o altri fenomeni riconducibili all'effetto di una esposizione a onde di elevate sovratemperature connesse a un evento esplosivo a breve distanza dal reperto.



Analogamente dalla perizia balistico/esplosivistica non sono emersi elementi di conferma dell'ipotesi del collegio peritale Misiti in quanto per il reperto AZ534 le deformazioni si sono rivelate consistenti con ogni peso e posizione delle cariche e per il reperto AZ497 le deformazioni hanno mostrato un minimo di similitudine solo nelle prove con l'utilizzo di un peso di carica fra 1 Kg e 1,500 Kg e con una carica di pochi ettogrammi posta sul pavimento in prossimità del WC.

Queste risultanze avrebbero dovuto convincere il collegio Misiti che non era possibile addivenire alla conclusione della presenza della bomba all'interno della toilette per la debolezza e l'equivocità dei contenuti.

Ma non sono state solo queste le incongruenze riscontrate ed evidenziate dai collegi specialistici ausiliari.

Anche per il reperto AZ562 (la parte di frammento che appartiene alla riquadratura della porta di ingresso e che si trova posta in posizione superiore al reperto AZ497) le modalità di rottura indicate dal collegio non corrispondono con quelle evidenziate dai periti esplosivisti.

Allo stesso modo per quanto concerne le travature (AZ539 e AZ 451) atteso che neanche detto reperto ha presentato segni macroscopici di esposizione a schegge o ad alta temperatura; senza contare che la traversa si trovava sopra il vano 4 che, secondo il piano di carico, era vuoto e al più poteva contenere 180 chilogrammi di merce e avrebbe dovuto recare tracce evidenti di proiezione di schegge e degli effetti di onda d'urto che, invece, non vi sono stati.

Non solo, il collegio non ha considerato possibili altre cause alternative giustificanti la creazione delle deformazioni quali a esempio quelle di natura meccanica verosimilmente prodottesi non solo sul lato destro, ma anche su quello sinistro dell'aereo.

Ulteriormente, nessun danno è stato riportato dai cavi elettrici e d'antenna che passano sopra la citata traversa e nessun danno da sovrappressione è stato osservato nelle parti recuperate della pelle dell'aereo nella zona sovrastante la toilette, anzi un limitato effetto di tal genere è stato rinvenuto nella zona a essa opposta.



Per quanto concerne il pilone destro del motore è stato accertato che il reperto non reca alcuna traccia di evento esplosivo a livello macroscopico, nonostante la sua collocazione a pochissima distanza dalla parete della toilette (circa 40 o 50 centimetri).

Ciò avrebbe dovuto, nell'ottica del collegio peritale, sicuramente fornire un forte avallo alla ipotesi della bomba all'interno della toilette, e in particolare alla ipotesi di posizionamento dell'ordigno fra il rivestimento esterno e quello interno, proprio perché il pilone avrebbe dovuto essere direttamente colpito dall'onda dell'esplosione.

L'assenza degli effetti dell'esplosione è, quindi, una sorta di "firma mancante" dell'ipotesi e, conseguentemente, un forte indebolimento, se non la sconfessione, della tesi della bomba.

Peraltro, la paratia parafiamma nella sua parte centrale (reperto AZ 769) è risultata *deformata prevalentemente verso l'interno del velivolo* e tale circostanza mal si accorda con l'ipotesi di una esplosione all'interno della toilette che, invece, avrebbe dovuto causare una diversa deformazione verso l'esterno.

Con riferimento alla gondola del motore destro, gli accurati accertamenti del collegio frattografico/metallografico hanno evidenziato che tutti i fori presenti sulla stessa sono stati causati dalla penetrazione di oggetti o frammenti alcuni dall'esterno verso l'interno e altri con direzione opposta, tutti a velocità verosimilmente bassa.

Le modalità di rottura, per momenti di sollecitazioni flettenti e di compressione, non sono in sé indicative di un evento esplosivo. Esse sono immuni da improntature, segni, modificazioni morfologiche caratteristiche dell'esposizione agli effetti di una esplosione.

Contrariamente a quanto sostenuto dal collegio Misiti, nessuna delle segnature determinatesi a seguito delle prove di scoppio possono ritenersi avere caratteristiche assimilabili a quelle provenienti da una esplosione. Altresì, come evidenziato sempre dalla relazione metallografica/frattografica, nessuno dei reperti relativi al complesso dei vincoli del motore destro della fusoliera reca segni di rottura per esposizione a esplosione.



In ogni caso nell'esperimento effettuato dai periti sul simulacro di toilette il rivestimento del motore è risultato fortemente danneggiato e ha presentato numerosi segni di schegge mentre il reparto (la gondola), risulta praticamente integro.

Al riguardo si deve anche valutare che essendo stata ipotizzata la presunta carica esplosiva nella toilette e, quindi, nella parte destra del velivolo, la gondola del motore adiacente avrebbe dovuto subire un forte danneggiamento (anche in accordo a quelli che sono stati i risultati delle prove sperimentali), che invece non c'è stato; inoltre, si sarebbero dovuti produrre almeno danneggiamenti maggiori e diversi rispetto alla gondola posta a sinistra, cosa che non si è verificata nella realtà.

Anche le analisi sul Galley, che si trovava nella zona posteriore dell'aereo in corrispondenza con la toilette, sul lato sinistro, non hanno evidenziato elementi favorevoli alla ipotizzata esplosione di un ordigno all'interno del vano toilette.

I periti esplosivistici hanno escluso che i frammenti che hanno colpito il galley fossero ad alta velocità; anzi, proprio i limitati danni riportati dal galley costituiscono uno degli elementi in contrasto con la localizzazione nella toilette di una sorgente esplosiva.

Anche l'analisi sugli oggetti che si trovavano all'interno del vano toilette, come l'arredo della medesima, e cioè il tubo di lavaggio (AZ453), il lavello (AZ 558), il copritazza del WC (AZ 595) e il contenitore della scatola dei fazzoletti (AZ 511) fa ritenere insostenibile l'ipotesi di ordigno collocato nel vano toilette.

In definitiva nessun segno di esplosione è stato osservato sulle superfici del tubo di scarico e le deformazioni riscontrate non possono essere ritenute prova di esplosione di un ordigno collocato nel vano toilette.

Esse sono state, quindi, provocate da altra causa e non dall'esplosione di una bomba.

Relativamente al lavello (reperito AZ558) i consulenti di parte degli imputati hanno ritenuto che le deformazioni subite siano derivate dall'esposizione a una esplosione e comunque non ottenibili per azione meccaniche di qualsivoglia complessità.

La perizia frattografica ha però concluso in modo diametralmente opposto:

Gli esami condotti su tutti i reperti effettuati in data 1/12/1992 hanno escluso la presenza di carburi di cromo precipitati ai bordi di grano (intergranulari).



62

Ulteriori esami microstrutturali effettuati su altri due campioni del lavello della toilette hanno escluso sia precipitazioni di carburi di cromo intergranulari sia fenomeni di scorrimento multiplo all'interno dei cristalli.

Ciò porterebbe a escludere esposizioni del lavandino a temperature elevate per un tempo tale da provocare la ridissoluzione dei carburi di titanio e la successiva precipitazione di quelli di cromo (pag. 98)

Ulteriormente non sono stati osservati fenomeni di deformazione plastica per scorrimento multiplo localizzato su alcuni cristalli con eventuale orientazione favorevole quali quelli che si osservano solitamente nei metalli sottoposti a onde d'urto.

Inoltre si è evidenziato che le piegature sul lavello ottenute per deformazioni plastica della zona anteriore e della zona destra anteriore e posteriore sembrano coerenti con un fenomeno di trazione globale subita dal lavello in direzione prevalentemente dall'alto verso il basso con i vincoli di reazione che possono essere costituiti dal fissaggio del lavello alla sua sede.

Anche il D.R.A. (ex R.A.R.D.E) nel 1993, aveva ulteriormente evidenziato nettamente che “nessun segno di esplosione è stato osservato sulle superfici del lavello”.

Quanto al copritazza esso risulta essere stato recuperato integro e privo di segnature di schegge (il collegio Misiti l'ha ritenuto *con elevato grado di certezza* appartenente al velivolo pur non essendo un ricambio originale McDonnell Douglas).

Questa circostanza se fosse stata tenuta in considerazione nel valutare l'ipotesi dell'ordigno collocato all'interno del vano toilette avrebbe dovuto indurre il collegio a escludere l'ipotesi in maniera certa.

Infatti, l'integrità del reperto contrasta con qualsivoglia collocazione dell'ordigno nella toilette o, almeno, contrasta con la collocazione di un ordigno di natura e peso tale che poteva determinare la distruzione del vano e, quindi, causare la caduta del velivolo.



I periti esplosivisti hanno attribuito notevole importanza alle condizioni del reperto in questione in quanto in seguito alle sperimentazioni effettuate il copritazza è stato praticamente frantumato e ciò ha fatto concludere che questo reperto per come è stato recuperato era un forte indizio contrario all'esplosione all'interno della toilette. Il collegio Misiti non ha fornito nessuna spiegazione circa la compatibilità dello stato del copritazza (integro) con l'esplosione all'interno della toilette.

Il perito Castellani ha formulato l'ipotesi che il copritazza potesse essere stato protetto da una lamiera; mentre un consulente di parte l'ha giustificata con la possibile presenza di una persona che avrebbe potuto fare da schermo al momento dello scoppio. Ovviamente per nessuna delle due ipotesi sono emersi elementi di prova a sostegno.

Il fatto che il collegio non sia stato in grado di fornire spiegazione alcuna dimostra la debolezza e l'inconsistenza della tesi sostenuta

Neanche sul contenitore della scatola dei fazzoletti di carta sovrastante il WC non sono stati rilevati i segni tipici dell'esplosione in quanto erano assenti segnature di schegge e quanto altro tipico dell'evento esplosivo.

Così come le analisi sulla porta di accesso alla toilette non hanno evidenziato risultanze associabili a fenomeni di natura esplosiva.

Di analogo contenuto sono stati i risultati della perizia frattografica per i tubi di condizionamento e di irrorazione del water. I periti del collegio ausiliario hanno escluso la possibilità che i citati reperti possano essere stati esposti a una esplosione e che siano state riscontrate deformazioni microstrutturali e macroscopiche associabili a esplosione.

Elementi contrari sono emersi anche dalle risultanze della perizia esplosivistica.

Sia gli studi teorici, sia le prove pratiche espletate in più occasioni, hanno, infatti, dimostrato che un ordigno esplosivo di potenza tale da determinare la caduta dell'aereo, posto nel vano toilette e in una zona prossima all'attaccatura dei motori, avrebbe dovuto causare ingenti danni sulle strutture laterali interne del motore e, innanzitutto, sulla gondola.



Con la perizia esplosivistica si è voluto verificare se fosse ipotizzabile che una esplosione nel vano toilette potesse provocare le deformazioni anzidette senza le modificazioni morfologiche, nonché verificare se quelle stesse deformazioni fossero compatibili tra loro e con i danni riportati (o non riportati) da altre componenti del vano toilette recuperate.

La perizia esplosivistica ha accertato che tali danni sono tra loro incompatibili e che non è possibile fare riferimento alle due serie di frammenti per sostenere la tesi della esplosione dell'ordigno all'interno della toilette.

Dalle simulazioni matematiche e dalle prove di scoppio effettuate è risultato che nelle ipotesi di collocazione dell'ordigno in posizioni tali da determinare gli effetti di proiezione di parti della paratia parafiamma e del rivestimento della fusoliera nel pilone e il distacco del motore di destra, gli elementi di copertura del motore hanno riportato danni assai consistenti venendo investiti non solo dall'onda d'urto, ma anche da numerosissimi frammenti scagliati a grande velocità dalla violenza dell'esplosione.

Essi hanno lasciato sulla struttura metallica che simulava la gondola del motore segni inconfondibili e numerosi; molte schegge hanno attraversato il rivestimento esterno e avrebbero dovuto raggiungere le parti interne dei motori in moto, cagionare danni aggiuntivi derivanti dai danni indotti sulle pale dalle turbine ed esservi rinvenuti – insieme ai tramiti – al momento delle indagini tecniche. I fori presenti manifestano le caratteristiche tipiche della penetrazione da oggetti ad alta velocità.

Hanno quindi affermato i periti del collegio ausiliario che si deve ragionevolmente concludere che se un ordigno fosse esploso nel vano toilette esso doveva trovarsi in una posizione tale da poter contestualmente determinare il distacco del motore di destra e, quindi, l'immediato distacco di quello di sinistra senza provocare su entrambi i motori alcun segno diretto, il che non appare tecnicamente possibile.

Le criticità della tesi della bomba collocata nel vano toilette non solo quelle in precedenza riportate.



Il collegio peritale non è stato in grado di indicare il posto dove l'ordigno sarebbe stato collocato dicendo solamente che *“il luogo deve essere accessibile dall'esterno e tale da fornire un accettabile grado di occultamento”*.

L'incapacità di individuare caratteristiche e posizione della presunta bomba non sono, nella complessiva economia valutativa, particolari secondari, ma dimostrano l'enorme difficoltà del collegio derivante dal fatto che le parti recuperate della toilette non consentono, obiettivamente, di affermare scientificamente che in quel vano si sia verificata una esplosione.

Il collegio Misiti, nel tentativo di sostenere la propria tesi, ha indicato sei possibili collocazioni dell'ordigno non tutte ritenute sullo stesso piano, anzi escludendone alcune e ritenendo altre come più probabili:

1. Contenitore dei fazzoletti di carta sopra al WC
2. Contenitore dei copritazza del WC
3. Interno del serbatoio contenente gli scarichi della toilette accessibile dal foro della tazza del WC
4. Contenitore degli asciugamani di carta
5. Contenitore dei rotoli di carta igienica
6. Mobiletto sottostante il lavandino ed aree accessibili attraverso esso.

Il collegio ha, poi, escluso le prime due posizioni in considerazione dello stato del contenitore dei fazzoletti (*“il non elevato grado di deformazione e la completa mancanza di segni di esplosione farebbero escludere un posizionamento della carica all'interno del contenitore stesso e di conseguenza anche all'interno del contenitore del copritazza del WC ad esso adiacente”*).

Per completezza il collegio avrebbe dovuto aggiungere, ma non lo ha fatto, come elemento contrario all'ipotesi anche l'integrità del copritazza che si trova sotto i contenitori.

Anche le ipotesi indicate ai nn. 3, 4 e 5 non sono state ritenute plausibili dal collegio in considerazione del fatto che sarebbe stato possibile una individuazione dell'ordigno.



Anche la posizione n. 6 è in contrasto con le analisi che sono state effettuate sul mobiletto di guisa che la collocazione in detta posizione non avrebbe fondamento tecnico.

Il collegio, invece, ha ritenuto che la posizione più probabile potesse essere considerata quella *tra la lamiera del velivolo e la parete della toilette tra le stazioni 804 e 806 con accesso più probabile a questa area attraverso il contenitore dei fazzoletti di carta*”⁸

Al riguardo si deve osservare che tale posizionamento è in contrasto con quanto dal collegio già evidenziato e cioè che *il non elevato grado di deformazione e la completa mancanza di segni di esplosione farebbero escludere un posizionamento della carica all'interno del contenitore stesso e di conseguenza anche all'interno del contenitore del copritazza del WC a esso adiacente.*

Si è già detto in precedenza, come dall'analisi di tutte le indagini appaiono evidenti i contrasti fra le tesi formulate dai periti che hanno sostenuto la validità dell'ipotesi interna della bomba come causa del disastro aereo di Ustica.

Il Protheroe, nella sua relazione, non ha parlato mai della zona toilette e non ha saputo indicare il luogo di possibile posizionamento dell'ordigno limitandosi a dire che *“non si può indicare con precisione, ma solo dire che l'esplosione doveva essere in qualche posto nell'ambito dell'area 3”.*

Dalla lettura della relazione di Protheroe del 15 aprile 1992 le cui conclusioni sono state: *“sulla base delle prove disponibili alla data del presente sembrerebbe che la causa più probabile dell'incidente sia stata un'esplosione interna nella parte anteriore della cabina posteriore sul lato sinistro immediatamente più avanti alle prese d'aria dei motori che ha portato alla separazione in questa zona dei rivestimenti sopra la parte superiore della fusoliera e indietro fino alla deriva con l'associata rottura strutturale e conseguente distacco dell'intera sezione di coda e di entrambi i motori”*⁹, emerge ancora una volta il contrasto della tesi del tecnico inglese con quella del collegio Misiti.

⁸ Perizia Tecnica Misiti/Santini, parte IX, pag. 107

⁹ Relazione Protheroe del 15 aprile 1992, pag. 51.



Con una lettera del 23 aprile Protheroe ha evidenziato l'esigenza di recuperare relitti della zona 3 indicando delle aree dove, a suo giudizio, si sarebbero dovuti trovare i relitti mancanti. Proprio in una delle aree da lui indicata è stato trovato un serbatoio del tipo quelli in uso ad aerei militari e non i relitti del DC9.

In ordine al tipo di carica e alla quantità della stessa il Protheroe ha riferito:

“Non ho accertato direttamente il tipo di carica usata, ma doveva trattarsi di una forte carica, ma non so di quale natura”¹⁰. Quando parlo di forte carica mi riferisco ad un esplosivo più potente, un materiale plastico del tipo usato anche dai militari. Non è stata fatta una valutazione del tipo di carica.

Il Protheroe ha fatto riferimento a una “carica forte”, anche se non è riuscito a specificarla mentre il collegio Misiti al riguardo ha ritenuto che si sia trattato di una “piccola carica”.

Ancora una volta e anche su questo aspetto i convincimenti sono stati in aperto contrasto. Quindi non solo sulla posizione ma anche sull'entità della carica.

Non solo ma Taylor nell'udienza del 18/12/2002 davanti alla Corte di Assise di primo grado ha riferito di non essere un esperto in materia di esplosivi e che al riguardo *“dovreste parlare per sapere della dimensione della carica con degli esperti come Protheroe”*, il quale a sua volta si è dichiarato non esperto in materia conseguentemente rimandando anche lui all'ausilio di altri esperti.

Fra l'altro a specifica domanda se egli dissentiva dall'ipotesi di Taylor secondo il quale si sarebbe trattato di una *“carica piccola”* Protheroe ha risposto affermativamente dichiarando: *“sì, la dichiarazione del dottor Taylor è lungi dall'essere precisa”¹¹*

In pratica sia Protheroe che il collegio Misiti hanno fondato le loro ipotesi partendo da nessun presupposto certo (quale la presenza di segni tipici dell'esplosione) ma da un “non presupposto” e cioè dal fatto (dal punto di vista probabilistico anche incerto) che i segni tipici sarebbero stati presenti sui relitti del velivolo ancora non recuperati.

¹⁰ Ibidem pag. 109 e 110.

¹¹ Protheroe, udienza 5/2/2003 pag. 7 e 8.



Anziché chiedersi come mai segni tipici di esplosione non sono stati rinvenuti, i periti hanno affermato che l'esplosione c'era stata e che i segni sarebbero presenti sui relitti non recuperati.

Il percorso è stato il seguente: a causare la caduta del DC9 è stata una bomba, non sono stati rinvenuti i segni tipici sul relitto perché essi sono su quelli che si trovano in fondo al mare, recuperati alcuni di tali relitti e persistendo l'assenza di segni tipici si è ribadito che i segni tipici sarebbero stati negli altri non recuperati e così via.

Sarebbe stato sufficiente, a parere di questo ufficio, chiedersi se la mancanza di segni poteva essere attribuita a una causa ben più semplice: la mancanza di ordigno. L'ipotesi della bomba collocata all'interno dell'aereo, in generale, e quella del posizionamento all'interno della toilette, in particolare, è stata oggetto di radicale critica da parte dei consulenti di parte civile i quali hanno affermato che *"l'impossibilità del collegio di trovare una collocazione di una eventuale bomba è dovuta semplicemente al fatto che non vi è stata bomba"*¹².

Alla stregua di tutti i risultati di natura tecnica acquisiti si può certamente concordare con i periti esplosivisti secondo i quali *"l'esplosione di un ordigno all'interno dell'aeromobile, in particolare nella toilette di poppa, può essere considerato come un evento estremamente improbabile"*.

Più in particolare sull'argomento così si è espresso, nel corso del dibattimento di primo grado, il perito esplosivista Brandimarte:

Le prove di scoppio sono state effettuate ponendo la carica in tre posizioni che si ritenevano le più significative e cioè sotto il lavello, entro un contenitore utilizzato per la raccolta delle salviette di carta utilizzate come asciugami, sempre sotto al lavello al di sopra di questo contenitore, quindi o dentro o sopra il contenitore, e in un vano del mobiletto porta lavello.

L'effetto complessivo di questa esplosione dava subito a vedere che questa esplosione aveva provocato dei danni molto, molto più elevati rispetto ai danni riscontrati nella stessa zona sul DC9.

¹² Relazione dei consulenti di parte civile Algostino ed altri, 22/11/1994, pag. 21



69

La cosa che si vedeva subito, che si poteva evidenziare subito era una perforazione estesa, dovuta a piccoli fori nel cilindro che noi avevamo posto in questo simulacro per simulare il motore del DC9, perché il DC9 possiede due motori che sono posti nella parte posteriore dell'aereo stesso e uno dei due è praticamente in corrispondenza con la zona della toilette. Bene, questi due cilindri che noi avevamo posto perché non avevamo messo il motore intero ovviamente, in questo cilindro che noi avevamo posto vicino alla zona della toilette, era crivellato da scheggiature, da microforature, diciamo da forature piccole mentre sull'aereo non era stata rilevata nessuna foratura se non proprio alcune sporadiche ma proprio minime. Nello stesso tempo bisogna anche pensare che l'aereo quando fosse successa questa esplosione ipotizzata, aveva i motori in movimento per cui le particelle che perforavano l'involucro dell'aereo, le particelle provenienti dall'aereo e dalle parti di aereo esplose e quindi lanciate verso l'esterno che avessero perforato l'involucro o che in qualche maniera fossero venute a contatto con le palette delle turbine, avrebbero lasciato dei segni notevoli sulle palette medesime mentre invece l'analisi del motore aveva rilevato che praticamente non si avevano danni di questo genere qua.

Analizzando poi nei particolari i vari elementi costituenti la toilette o la zona della toilette dell'aereo, si notava in generale che per alcune deformazioni reali osservate la carica che era stata impiegata era di peso più basso rispetto a quella che avrebbe provocato quelle deformazioni lì.

Sono stati esaminati i reperti costituiti da tutte le parti dell'aereo di tutte le varie zone, sia la cabina passeggeri, il vano portabagagli, la cabina di pilotaggio eccetera, non sono stati trovati sui reperti della cabina passeggeri, vano portabagagli e cabina pilotaggio delle evidenze tipo deformazioni, pelature, bruciature eccetera, tali da poter ipotizzare l'esplosione di una carica in quelle zone. I due criteri che sono stati utilizzati per collocare la carica sono stati la corrispondenza alle deformazioni o perforazioni che erano state trovate e la possibilità che questa carica venisse occultata, perché evidentemente non si poteva mettere una carica nella zona della toilette alla vista di tutti quanti, e in base a questi criteri è stato possibile vedere che le localizzazioni più probabili erano da



individuare all'interno del mobiletto porta lavello, anche perché appunto questa vaschetta del lavello aveva questa deformazione che prevedeva l'applicazione di una forza verso l'alto, quindi al di sotto di questa vaschetta, all'interno e posta in aderenza della paratia di pressurizzazione, ecco, la stazione 817 che presentava questo foro, oppure in vano situato vicino alla vasca sottostante il water e adiacente alla pelle della fusoliera e in questo caso, appunto, il posizionamento poteva essere effettuato abbastanza facilmente attraverso un foro che esisteva nell'elemento di divisione tra il mobiletto portalavello e il gruppo water.

Poi c'erano altre posizioni addirittura all'interno della vasca del water, però lì c'era la difficoltà di mantenere impermeabile questa carica per un certo tempo, cosa che non era impossibile però creava un'ulteriore difficoltà a chi avesse previsto una operazione del genere. In ogni caso poi l'esplosione di un ordigno sistemato in questa posizione, cioè dentro la vasca, quindi sott'acqua, avrebbe sicuramente danneggiato la tavoletta copri water del toilette che invece era stata trovata pressoché integra tra i rottami del DC9, quindi in pratica sono state prese in considerazione quattro posizioni, cioè sotto il lavello, entro un contenitore adibito alla raccolta delle salviette di carta utilizzate come asciugami, sempre sotto il lavello al di sopra di questo contenitore, in un vano del mobiletto porta lavello utilizzato per la sistemazione delle salviette di carta e nel vano precedentemente descritto posto tra il mobiletto porta lavello e la vasca sottostante il water, cioè una specie di vano a cui si poteva accedere abbastanza facilmente attraverso questo foro.

L'eventuale collocazione dell'ordigno nella vasca sottostante il water avrebbe prodotto degli effetti, delle conseguenze sul motore destro dell'aereo.

Non sono stati riscontrati dei danni al motore di destra dell'aereo derivanti da esplosione, ed è stato accertato che non è stato vicino a onde esplosive. Sono state trovate solo alcune ma proprio un numero limitatissimo di perforazioni del rivestimento del motore stesso, e mentre invece il motore, le palette del motore sono state trovate non danneggiate.



I danni che ho descritto prima sarebbero in generale provocati dall'esplosione di una carica in una delle zone ipotizzate della toilette, e invece non sono stati ritrovati nel caso reale.

Quindi sono state fatte queste prove ed è stato deciso di fare la prova finale a Ghedi su una struttura più completa e chiusa che simulasse la zona della toilette ponendo la carica sotto il lavello e dentro il contenitore della raccolta delle salviette e in questa prova è stato aumentato un po' il quantitativo di esplosivo, perché nella prova che avevamo fatto a Spezia il danneggiamento della vaschetta era risultato ancora troppo piccolo, quindi è stato aumentato la carica di esplosivo e sono state effettuate queste prove.

Queste prove sono state fatte in **ambiente chiuso** praticamente, perché è stato simulato tutto il vano della toilette con questi reperti all'interno.

Il perito ha ritenuto non riscontrata l'ipotesi della bomba riferendo testualmente:

“Sicuramente no, non sono stati trovati dei riscontri, non sono stati trovati dei risultati che avevano dei riscontri effettivi e globali nella realtà del relitto del DC9, questo appunto principalmente per l'abbondanza di scheggiatura che si aveva sul cover del motore e quindi su ipotetici danni che sarebbero stati fatti poi alle turbine del motore che noi a Ghedi non abbiamo messo, oltre tutto poi erano anche in funzione quindi avremmo dovuto fare una cosa eccezionale e però appunto se lì avveniva la perforazione di una scheggia, queste schegge poi venivano raccolte dalle turbine e quindi le turbine si potevano danneggiare e questo non è avvenuto né la scheggiatura così, né la perforazione così frequente, diciamo, così densa, né i danni sul motore e poi appunto le incongruenze che si avevano nei danneggiamenti dei vari particolari, perché appunto una carica che sarebbe stata in grado di creare gli stessi danneggiamenti sul lavello era troppo piccola per creare poi i danneggiamenti sul longherone oppure era troppo la carica che già creava dei grossissimi danneggiamenti sul lavello e molto più estesi rispetto a quelli reali creava sulla famosa paratia 817 un foro che era di gran lunga inferiore a quello creato realmente, e queste cose erano già state viste con la simulazione matematica, quindi questo era solo una conferma di quello che era stato ipotizzato in precedenza, e quindi in conclusione i risultati delle prove hanno dato un segnale



di incompatibilità e incongruità nel posizionamento della carica, nel peso della carica e nel suo posizionamento nelle varie posizioni in cui era stata studiata, incongruità con la realtà ovviamente.

Quando poi abbiamo operato invece in ambiente chiuso, con all'interno dei simulacri più credibili di quello che c'era nella toilette, allora abbiamo visto questa proiezione, questa forte proiezione di schegge, era lì, e l'abbiamo vista anche perché era lì che volevamo vedere se c'era o non c'era, però erano sempre schegge quelle di Ghedi, erano schegge prodotte dall'esplosione ma non schegge dell'involucro.

“Il concetto fondamentale che abbiamo detto, cioè l'assenza di esplosione all'interno della cabina, perché insomma quando io ho una esplosione ho degli effetti macroscopici di questa esplosione che non possono essere distrutti da niente, che vengono riconosciuti subito a colpo d'occhio, anche da un profano e lì non si trovavano queste evidenze.

L'esclusione dell'esplosione interna e l'esclusione dell'esplosione esterna hanno tutte e due lo stesso peso, io a questo punto in questo momento, penserei che tutti e due sono sullo stesso piano con lo stesso piano di incertezza, perché nella ricerca nello studio, questo minimo di margine è uguale in tutti e due i sensi, diciamo che però sostanzialmente il giudizio è negativo per tutte e due le cose.

L'altro componente del collegio esplosivistico dott. Kolla ha confermato la ricostruzione fatta dal Brandimarte riferendo che:

“Il risultato finale è che non abbiamo delle dimostrazioni chiare né per l'una e né per l'altra delle due teorie, ora per quanto riguarda un'esplosione interna o esterna, nella perizia forse si può avere l'impressione che l'esplosione interna venga esclusa con maggiore rigore di quella esterna, perché c'è un fatto, che per le esplosioni interne abbiamo bisogno di prove, di dimostrazioni più chiare se avesse avuto luogo, che per quella esterna, quindi abbiamo bisogno di evidenze più chiare in questa ipotesi, nel caso di un missile aria-aria, ci sono delle prove meno evidenti, o delle tracce meno evidenti che vengono lasciate che non nel caso di una esplosione interna, quindi questo ci dà questa diversa sfumatura riguardo alla probabilità del fatto avvenuto e nient'altro.



Analoga posizione negativa verso l'ipotesi bomba è stata espressa dal Manfred Held il quale ha ribadito il proprio convincimento nel corso dell'esame testimoniale:

*“Io ho escluso la detonazione interna perché non ho trovato le tracce tipiche della detonazione interna su quelle parti che io sono stato in grado di osservare o di investigare. Alcuni esperti hanno dichiarato che la detonazione ha avuto luogo nella toilette. Io non ero d'accordo perché non c'erano quei segni spuri o quelle **marche particolari** che uno potrebbe aspettarsi come curvature in questa zona, nelle ordinate.*

La maggior parte dei membri del Collegio erano d'accordo con la tesi sostenuta da Taylor. quindi io ho controfirmato il documento per presa visione ma senza essere d'accordo con il documento.

Io non sono d'accordo sulle conclusioni dove si dice che: “è tale da rendere questo tecnicamente plausibile perché si pone il dubbio non solo sulla identificazione di una posizione precisa della bomba, ma si pone anche il dubbio sul fatto stesso che vi fosse una bomba. Se noi non riusciamo a identificare la posizione di una bomba possiamo anche mettere in dubbio l'esistenza stessa di una bomba.

Quindi dal mio punto di vista per l'ipotesi bomba non ho potuto riscontrare firme di una detonazione interna di una bomba. Questa è stata la mia dichiarazione.

Io non condivido l'ipotesi della bomba nella toilette come tecnicamente sostenibile (come non condivido il rigetto della tesi della quasi collisione).

Non ci sono prove che una esplosione interna sia avvenuta. Vi è l'assenza di segni primari di una esplosione sui relitti recuperati; non li abbiamo trovati sulle ordinate recuperate; le parti rimanenti che noi abbiamo trovato non indicano nessuna traccia, mentre Taylor aveva considerato che si sarebbero potute trovare sulle parti mancanti. Secondo me questo non era necessario.

Io ho escluso, esaminando i relitti che non c'era stata esplosione da detonazione interna o impatto di missile. Io escludo l'esplosione interna.



Analoga posizione è stata assunta e sostenuta dal perito prof. Casarosa il quale nel corso delle udienze dibattimentali ha riferito:

“Quali sono le ipotesi sulla quale si può supporre che ci sia stata un’esplosione a bordo dell’aeroplano nella zona toilette? A mio parere sono solo tre o quattro queste, la prima è l’evento improvviso, cioè quando un aeroplano sta volando in quota di crociera, eliminate tutte le possibilità di guasti tecnici e cose di questo genere, sparisce dal radar e c’è il black-out improvviso di tutte le cose, l’esplosione è un’ipotesi che si può formulare anche da un punto di vista statistico, Poi che cosa ci sono? C’è una serie di frammentazioni della parte posteriore molto pronunciate. Il terzo elemento con il quale si può sostenere l’ipotesi è esplosione è la deformazione di alcuni elementi appartenenti alla parte posteriore, quelle deformazioni che hanno avuto anche un riscontro nelle prove teoriche di esplosione, quindi le prove teoriche fatte simulando un’esplosione a bordo si è visto che mettendo la carica, noi dicevamo in posizione 4, fatte le prove di simulazione di esplosione al calcolatore da parte della Commissione Esplosivistica, si è potuto osservare che c’era congruenza fra quanto rilevato nelle prove di simulazione e quanto riscontrabile sul relitto, solo per tre frammenti, i due frammenti che appartengono al riquadro della porta di ingresso e il lavello della toilette

Ora, tenendo conto che in volo c’è stato un importante break up dell’aeroplano, si sono staccati i motori, si è staccata la coda, quindi sono nate forze chiaramente incredibili nella parte posteriore dell’aeroplano, io penso che solo sulla base della deformazione meccanica che può essere attribuita a qualsivoglia altra natura, non si possa sostenere l’ipotesi di esplosione, se a bordo dell’aeroplano succede una esplosione, questa deve lasciare dei segni primari e in particolare deve lasciare fusioni, vampature, pitting, melting e soprattutto scheggiature, perché quando si distrugge la parte si crea una miriade di schegge che vanno a improntare tutto quanto c’è intorno, nelle prove sperimentale che abbiamo fatto a Ghedi dove abbiamo ricostruito una toilette completa e abbiamo messo una quantità di esplosivo nella posizione che prima dicevamo e tutto l’interno era massacrato di schegge, tutto quanto contornava la toilette era come averci sparato a lupara, era un affare incredibile, ora in tutti i frammenti appartenenti alla toilette



che noi abbiamo recuperato e in tutte le parti sottostanti la toilette, tipo il bagagliaio posteriore che era vuoto di bagagli, non c'è un graffio, non c'è un segno che mi dica che c'è stata una scheggiatura. L'esplosione, a mio parere, e contrariamente a quello che diceva Forshing, è giustificabile attraverso questi elementi, cioè subitanità dell'evento, deformazioni di alcuni particolari, in accordo alle prove teoriche, frammentazione della parte. Però ha grossi elementi di critica che sono la mancanza assoluta di questi primari di esplosione, mi riesce difficile pensare di mettere una bomba nell'intercapedine fra toilette e rivestimento esterno dove passano tutte le condutture del carburante che in quel momento l'aeroplano stava volando quasi alla massima velocità, quindi buttava bocca piena cherosene, io ci faccio scoppiare lì una bomba e non do fuoco al carburante, non solo non do fuoco al carburante ma non do fuoco neppure a pezzetti di carta e alla gomma che ancora si vede presente in quella zona. Quindi quello che resta attualmente del relitto porterebbe ad escludere la bomba, è una ipotesi che ha luci ed ombre come altre ipotesi.

I miei motivi di dissenso, praticamente si possono condensare in un unico concetto, cioè che in tutta la zona della toilette per lo meno quella attualmente recuperata e in tutti i frammenti che la compongono, non ci sono, non sono evidenti tracce primarie di esplosione, dove per tracce primarie di esplosione io intendo le tracce di gas washing, melting, pitting che caratterizzano tutti gli oggetti che hanno avuto la possibilità di trovarsi nell'immediata vicinanza del punto di esplosione e anche la segnatura di ogni tipo di scheggia che certamente al momento dell'esplosione si deve essere generata tenendo conto della frammentazione della parte dove si ipotizza l'esplosione. L'ipotesi di esplosione può essere sostenuta attraverso unicamente deformazioni meccaniche di certi particolari, deformazioni meccaniche che però non sono di natura detonica, cioè la rottura di questi frammenti, almeno dalle analisi metallografiche, esplosivistiche e chimiche, non presentano alcun segno di rottura che possa essere attribuito a un evento esplosivo, questi sono gli elementi e poi non tutti sono congruenti con uno stesso punto di focalizzazione dell'esplosione. Io personalmente ho seguito tutta la parte esplosivistica, quindi tutta la parte che ha fatto gli esperimenti sia al Poligono Cottrau de La Spezia, sia a Ghedi e, quindi, ho avuto degli scambi di opinioni sia



con il Professor Brandimarte e sia con Ibisch e Kolla, loro mi dicevano: “cioè guarda su questi frammenti noi non stiamo vedendo niente”, e dico: “sì, voi avete ragione e direte in finale che non avete visto l'esplosione, però noi al Giudice bisogna rispondere al primo quesito, perché è cascato l'aeroplano, e allora noi in qualche modo bisogna pur giustificare perché è cascato l'aeroplano, quindi io sono d'accordo che da questi elementi non si vede il segno dell'esplosione, però a me che devo stabilire perché è cascato l'aeroplano, mi dovete lasciare la libertà di dire che forse questi segni sono nella parte che manca e quindi dire che l'aeroplano è caduto per effetto di una esplosione interna”, e probabilmente queste differenze quindi di valutazione fra noi e loro era, a parer mio, è dipesa dal fatto che loro dovevano dare una risposta puntuale, nel senso dire: “questi frammenti hanno segni di esplosione”, e loro hanno detto: “no”, e noi invece bisognava dire: “a bordo dell'aeroplano c'è stata una esplosione” e noi si è detto: “dai quei segni non si vede, però siccome me ne manca un po', siccome l'aeroplano è cascato in qualche modo deve essere cascato e io posso ipotizzare che i segni mancanti che voi non vedete qui io li possa vedere nella parte mancante”.

L'ipotesi Taylor dice: “l'esplosione ha schiacciato questi elementi e ha frammentato questi elementi”, io ho espresso i miei soliti dubbi, dico: “ma scusa Taylor, sotto questi elementi c'è il bagaglio dell'aeroplano – sotto intendo a venti centimetri di distanza - c'è il bagaglio posteriore dell'aeroplano, era vuoto di bagagli, e quindi non si può dire neanche perché i bagagli si vede che erano caricati nei bagagliai anteriori, quindi se qui c'è stata questa frammentazione del pavimento e delle travature mi dici i frammenti dove sono andati che non si trovano nel bagagliaio che è venti centimetri sotto, né si trovano segnature, né si trova graffi, né si trova niente, io dentro quel bagagliaio ci sono stato, l'ho ripulito tutto, gli ho levato tutta la terra, l'ho lucidato a specchio per vedere se nella plastica si potesse vedere almeno un graffio, e non c'è niente”, quindi questo è un altro elemento di dubbio, cioè l'elemento è che fra tutti quei frammenti che Frank Taylor attribuiva originati dall'esplosione se si prendono in considerazione tutti e si va incontro a queste discrepanze, cioè non si capisce come mai queste cose possono essere successe, come un pezzo si disintegra e nel pezzo che ci sta sotto non si trova il segno di questa disintegrazione.



Consideriamo solo quelli che danno un elemento certo dell'esplosione", questi tre sono congruenti con una forma di esplosione e soprattutto indicano anche dove può essere stata l'esplosione, però quando noi abbiamo fatto la prova a Ghedi, e abbiamo messo l'esplosivo in quella posizione, che cosa abbiamo visto? si è visto un massacro di schegge tutto intorno, tutti i frammenti, tutti i pezzi staccati, i tubi, il famoso tappo del gabinetto, la paratia destra, **la paratia sinistra, la copertura dei motori, erano un massacro di schegge, sembrava che ci si fosse sparata a lupara sopra, i tubi erano schiacciati ma massacrati di schegge, e di questo non si vede niente sui reperti che noi abbiamo disponibili.**

Il Collegio Esplosivistico ci dette ampie garanzie in quanto gli esperimenti che sono stati fatti hanno messo in evidenza che sugli arredi della toilette, quando si fa una esplosione dentro la toilette, si trovano segni primari e segni secondari esplosione. **E' vero, invece, che nei reperti recuperati e che appartengono all'interno della toilette non si trovano segni primari di esplosione.**

Io ho avuto diverse discussioni anche con il collega Taylor a proposito dell'esplosione di queste e io mi ricordo che in una di queste discussioni Frank Taylor mi disse: "guarda io sono talmente sicuro della bomba, che se anche vedessi la fotografia di un aeroplano che sta impattando contro il DC9 direi che in quel momento è scoppiata una bomba", io dissi: "scusa Frank, ma io su questa linea non ti posso seguire insomma, se io ho dei dubbi li debbo esprimere", non si può prendere queste posizioni come prendere la posizione di non considerare minimamente tutti i risultati delle perizie collaterali, anche perché anche qui Frank Taylor dice: "io sono talmente sicuro di questo che non ho bisogno di altri riscontri", questo lo ha anche scritto, e io dissi: "io no, io ho bisogno di altri riscontri insomma". L'ipotesi dell'esplosione non ha la certezza assoluta. Perché non ho la certezza assoluta che c'è stata una esplosione quando tutte le perizie collaterali stavano a dire: "no, ma qui non c'è niente".

Il professore Casarosa ha ulteriormente argomentato sull'inconsistenza dell'ipotesi bomba riferendo sul punto di posizionamento della carica: "se io ho tre gruppi di elementi deformati che non mi danno informazioni su dove è stata la carica,



siccome la carica può essere stata posizionata in un solo punto, questo vuol dire che due di questi elementi sono falsi e uno solo è vero. E su questi elementi nessun segno primario di esplosione è stato trovato. E io ho analizzato gli incidenti (aerei n.d.r.) di Lockerbie dov'era plateale che fosse esplosa una bomba, dove anche l'uomo della strada guarda i relitti e dice, qui è scoppiata una bomba. Anche in relazione all'incidente aereo del deserto del Tenereé andammo a vedere la cosa e lì era un pò diverso. In questo caso gli esperti mi presero per mano e mi portarono lì e mi dissero guarda qui si vede che c'è stata una esplosione perché qui questa rottura e detonica. C'erano infatti un certo numero di piccoli indizi che potevano suggerire l'ipotesi e poi, in effetti, è stata trovata la valigia con mezzo chilo di esplosivo”.

A commento di quanto detto c'è da evidenziare, altresì, che nella vicenda dell'aereo di Lockerbie il Flight Data Recorder ha registrato il botto dell'esplosione, mentre nel caso del DC9 nessuna esplosione è stata registrata dalla cd. “scatola nera” dell'aereo che è stata recuperata.

Ha continuato sull'argomento il professore Casarosa:

“Io ho detto ai miei colleghi, andiamo a Pratica di Mare e cerchiamo eventuali segni anche sul relitto del DC9. Noi li abbiamo cercati e non ce ne è neanche uno. In questi frammenti (quelli del DC9 n.d.r.) manca completamente ogni segno, ogni segno primario di esplosione.

Il dott. Frank Taylor è stato il perito al quale si può attribuire, più degli altri, la paternità dell'ipotesi di esplosione di un ordigno all'interno del vano toilette.

Nel corso del dibattimento di primo grado egli ha riferito che soltanto una esplosione interna e più precisamente nella parte interna del motore destro, vicino all'alloggio del motore e in vicinanza della toilette avrebbe potuto procurare il tipo di danno osservato sul DC9.

Il perito, tuttavia, non è riuscito a indicare il punto dove sarebbe stata collocata la bomba riferendo nel corso del dibattimento che *“la proposta più probabile è quella che va a considerare come luogo dell'esplosione quella che si trova tra la parete rompi fuoco in titanio e la parte più interna, il rivestimento interno in materiale plastico”.*



Su nessuno degli argomenti contestatigli (verso dell'onda d'urto, centro dell'esplosione, mancanza di segni tipici di esplosione sui reperti) Taylor ha fornito alcuna spiegazione limitandosi a riferire che *“questa materia è soggetta a un'alta variabilità, io ho parlato con esperti in materia forense o esperti di esplosivi che mi hanno confermato che se ci sono due persone e si verifica una esplosione una delle due può essere dilaniata e l'altra può riportare magari un danno al timpano”*

La difficoltà di Taylor nel sostenere la propria tesi è emersa in tutta la sua chiarezza quando non ha potuto far a meno di ammettere che *“di tutti i pezzi che abbiamo trovato non abbiamo un'assoluta certezza, potremmo dire che possono essere coerenti con l'ipotesi dell'esplosione, ma anche non coerenti con l'ipotesi dell'esplosione”*¹³. *Alcuni di questi pezzi sembrano essere coerenti con l'ipotesi di esplosione avvenuta in questa zona anche se non riesco a dirvi dove in questa aerea. Noi non abbiamo trovato delle zone in cui si verifica il fenomeno del pitting cioè di affossamenti provocati da parti che colpiscono quella zona ad alta velocità, né tantomeno di gas washing”*

Ulteriormente Taylor ha precisato che: *“la carica posta nel DC9 non si trovava in un contenitore, forse in un bustina di plastica o in un giornale messo probabilmente nell'intercapedine. Non si poteva essere certi del centro dell'esplosione e quindi non l'abbiamo indicato in perizia, molte delle prove dell'esplosione si trovano in fondo al mare”*.

Il perito Taylor quando gli è stato chiesto di spiegare come mai una esplosione potrebbe avere – a suo dire – danneggiato il tubo dello scarico sotto e non anche il copritazza che è a pochissimi centimetri, ha risposto che loro non sapevano se era un reperto del DC9 quello che è stato recuperato. Ciò è in palese contrasto con quanto hanno scritto in perizia e cioè che il reperto apparteneva al DC9 con elevata probabilità.

Quello che è emerso è stato che i periti non sono stati d'accordo con i colleghi del collegio frattografico (le cui risultanze peraltro non hanno posto a base del lavoro finale), ne prendono atto a dibattimento, accettano che non ci sono sui reperti analizzate le “firme” di un ordigno esplosivo e nonostante tutto continuano a sostenere che le tracce possono essere ritrovate nei relitti in fondo al mare.

¹³ In tali termini testuali si è espresso il perito Taylor all'udienza del 23/10/2002 pag. 199.

In assenza di ritrovamenti di segni sicuri dell'esplosione, il collegio avrebbe dovuto usare molta cautela nel fare le proprie affermazioni sulla causa della caduta del DC9.

Infatti Taylor ha dovuto ammettere che: *“sui sostegni del motore non abbiamo trovato quelle che chiameremmo prove primarie, invece le deformazioni che abbiamo trovato sono microscopiche”*¹⁴

Ulteriore elemento di smentita in ordine alla plausibilità della collocazione della bomba nel vano toilette lo si ricava da un documento del RARDE.

Con una lettera inviata al prof. Santini in data 24 febbraio 1994, il citato ente ha espresso una ferma opinione di dissenso verso l'ipotesi bomba nella toilette, scrivendo testualmente:

“Siamo a conoscenza delle opinioni di Frank Taylor e di altri riguardo a una esplosione nella toilette. I nostri risultati non sono incoerenti con questa teoria, ma nessuna prova sicuramente di esplosione fu trovata sui pezzi provenienti dalla toilette che furono esaminati dal DRA”

Le conclusioni che si possono trarre sono le seguenti:

- * gli elementi su cui è stata fondata l'ipotesi esplosione nella toilette è quella della presenza di alcune improntature e deformazioni rilevate su alcuni reperti recuperati;
- * questi elementi non sono però univoci nel senso di far ritenere con certezza essere avvenuta una esplosione, ma possono avere, e hanno, origini e spiegazioni alternative;
- * alcune di queste deformazioni e in particolare quelle che, per struttura e verso, sembrerebbero attribuirle a una esplosione recano nelle immediate vicinanze del reperto una deformazione di segno contrario, cioè verso l'interno e non verso l'esterno (es. AZ495);
- * c'è contraddizione tra i danni prodotti sui reperti adottati a fondamento dell'esplosione e le possibili localizzazioni dell'ordigno (es. AZ 519);
- * dato di fatto incontestabile è che nessuna traccia di esplosivo sia mai stata trovata su tutti i reperti riguardanti la zona toilette, né sono state trovate i segni evidenti dell'esplosione quali il gas wash, il pitting e altro.

¹⁴ Taylor, udienza 18/12/2002 pag. 94



* non è stato mai indicato il punto da ritenersi come centro dell'esplosione;

* c'è stata l'impossibilità di determinare il punto esatto di collocazione dell'ordigno. Questa non è una circostanza da poco, anzi. Il collegio anche nel momento in cui sono stati sentiti i periti a dibattimento non hanno saputo aggiungere nulla di più di quanto contenuto in perizia se non che (Misiti) il collegio non ha avuto *"la possibilità di dire esattamente dov'era perché ci sono evidenze che dicono una cosa e evidenze che ne dicono un'altra"*.

Il perito Misiti ha dovuto ammettere, altresì, le insanabili contraddizioni che vi sono state fra tutte le ipotesi di posizionamento formulate e i danni che sono stati riscontrati (a esempio quando è stato fatto rilevare che un ordigno collocato sopra il lavandino non spiega gli altri danni trovati in altre zone ecc.) e ha affermato testualmente: *"ci sono contraddizioni, certo"* e analogo riconoscimento ha dovuto fare il perito Castellani del quale si riporta la dichiarazione testuale nei seguenti termini: *Lì il fatto fondamentale per noi è che se noi le mettiamo tutte insieme queste evidenze ricostruiamo la toilette, giustifichiamo globalmente lo scoppio della toilette con una esplosione interna e non possiamo più lì allora localizzare la carica, questo è il punto, perché quando io le assemblo e le metto insieme allora in qualunque punto io lo possa mettere, purché dia un opportuno valore della carica e riuscirei se riesco a fare cose a giustificarle tutte insieme.*

* se si considerano sufficienti a far ritenere causa della caduta del DC9 i danni sul vestito di bambola, le schegge 52-1M e 6-4Mii, le particelle incombuste di TNT T4 e se questi elementi si considerano attendibili, ma su ognuno di questi punti sono state esplicitate più di una riserva, si dovrebbe ritenere che l'esplosione sia avvenuta all'interno della fusoliera e precisamente all'interno della cabina dei passeggeri e non, quindi, all'interno del vano toilette;

* appare incomprensibile, se non addirittura impossibile, che su nessuno dei tantissimi reperti della toilette che sicuramente sarebbero stati vicini all'ipotetico centro dell'esplosione non ci siano segni primari e secondari dell'esplosione e ciò nonostante che il vano toilette sia piuttosto angusto (circa un metro per un metro o poco più);

* non ha nessuna valenza scientifica l'affermazione che i segni tipici dell'esplosione si troverebbe nei relitti non recuperati.



Tuttavia gli elementi suddetti sono fra loro incoerenti in quanto le schegge provengono con ogni probabilità da elementi esterni e che si trovano lungo le componenti esterne del velivolo, le particelle incombuste di esplosivo sono state rinvenute su oggetti che si trovavano certamente nel vano bagagli, ma anche su un gancio all'interno della cabina dei passeggeri; il vestito di bambola è stato reperito tra i relitti della parte anteriore della cabina.

Tutti elementi tecnicamente sufficienti a rigettare la tesi della bomba a bordo come causa della caduta del DC9 Itavia.

L'IPOTESI QUASI COLLISIONE

Altra ipotesi che è stata proposta da alcuni periti del collegio Misiti è stata quella della cd. "quasi collisione", evento che non deve intendersi come l'avvenuto impatto di un diverso aereo contro il DC9 Itavia, ma esclusivamente come un fenomeno di interferenza fra scie degli aerei che ha determinato la destrutturazione di una parte del DC9 (l'estremità dell'ala sinistra) che sarebbe stata poi la causa scatenante del collasso del velivolo.

La tesi de qua prospettata come causa della caduta del DC9 è stata formulata dai periti Carlo Casarosa e Manfred Held nel corso della riunione del collegio peritale Misiti del 13/5/1993.

Essa ha trovato definitiva formulazione nelle Note Aggiuntive allegate dai due periti all'elaborato finale del collegio peritale.

L'ipotesi è stata avanzata in considerazione, da un lato, della difficoltà di collocare in un punto certo della fusoliera, e in particolare nelle vicinanze del motore di destra, l'ordigno che avrebbe provocato una esplosione devastante e, da altro lato, per il mancato rinvenimento sui relitti recuperati di segni tipici di esplosione (quali gas wash, pitting, roller edges ecc.), nonché per l'assenza di reperti che potevano essere stati collocati vicino a fonti di esplosione; circostanze queste che, certamente,



erano idonee a indebolire la tesi della bomba posizionata all'interno del velivolo intesa come causa della caduta del DC9.

Il fondamento della ipotesi di quasi collisione ha avuto come punto di partenza l'esame del relitto, in particolare la circostanza della rottura dell'estremità dell'ala sinistra (tip) il cui reperto fu recuperato a molta distanza dalle altre parti dell'ala tanto da far ritenere che la frattura della stessa, con la separazione della sua estremità, si sarebbe verificata in volo e ad alta quota e non al momento dell'impatto con il mare, come per il resto del velivolo.

Il ritrovamento del tip dell'ala a circa 10 Km di distanza dal luogo dove furono rinvenuti i resti del relitto principale costituirebbe, secondo i periti fautori della tesi, conferma della sua separazione dal resto dell'ala nelle primissime fasi dell'evento catastrofico.

Ulteriore circostanza in tal senso sarebbe costituita dal fatto che la rottura della semiala sarebbe avvenuta con flessione verso il basso e ciò a causa di un'inversione del carico alare, causata da un "fenomeno di interferenza che genera una distribuzione di carico asimmetrico sulle due ali".

Questa distribuzione potrebbe essere stata determinata dal passaggio di un altro aereo a breve distanza del DC9, con rotta a esso parallela o intersecante.

La vicinanza avrebbe anche costretto il pilota del DC9 a far effettuare un movimento anomalo all'aereo per effetto della sensibile accelerazione verso il basso dovuta alla brusca variazione delle forze di portanza.

Il collegio Misiti ha ricostruito l'ipotesi nei seguenti termini:

- 1) *prima dell'evento il velivolo procedeva equilibrato nelle previste condizioni di volo con autopilota inserito,*
- 2) *a seguito dell'evento e delle iniziali cues (imbeccate, suggerimenti) accelerometriche positive, i piloti sono stati allertati e possono aver assunto il controllo manuale del velivolo per azzerare le accelerazioni stesse ("Gua?")*
- 3) *al momento della rottura della semiala le cues accelerometriche si sono immediatamente trasformate da positive in negative e l'intervento del pilota inizialmente previsto a picchiare si è trasformato in intervento a cabrare per contrastare quest'ultimo tipo di accelerazione.*



La sequenza di eventi descritta ha generato condizioni di sovraccarico su tutta la struttura del velivolo e in particolare sulla sezione di attacco dei motori.

Il motore di destra, durante i primi istanti del moto, a causa dell'accelerazione angolare indotta dagli eventi esterni, è stato sottoposto a un fattore di carico superiore a quello cui era sottoposto il motore di sinistra.

Quindi il motore di destra si sarebbe separato determinando una serie di reazioni a catena nelle parti vicine della fusoliera interrompendo contemporaneamente l'energia del CVR fino all'entrata in azione del cross tie relay che ha spostato l'alimentazione sul motore di sinistra che però immediatamente si è distaccato a sua volta.

Sono seguiti la separazione della coda e l'impatto della restante parte della fusoliera e delle ali con il mare.

Nel motore sinistro poi si è osservata l'ingestione di un pezzo proveniente da una parte dell'ala (flap) e questa circostanza potrebbe significare che la rottura dell'estremità dell'ala ha preceduto la separazione del motore sinistro.

Per la tesi in esame, elemento fondamentale è la presenza di almeno un altro aereo la cui traiettoria, a pochissima distanza, va a interferire il volo del DC9.

La presenza del velivolo interferente non può che essere desunta e convalidata da elementi di natura radaristica o, comunque, da questi non deve essere certamente esclusa.

Nella perizia il collegio Misiti ha spiegato la near collision come quella *“particolare condizione di volo che può aver portato i due velivoli a passare a distanze estremamente ridotte, dell'ordine del metro, l'uno dall'altro, senza peraltro venire a contatto”*.

Questa situazione determina un fenomeno di interferenza fra i campi aerodinamici che circondano i due velivoli.

In particolare ciò avviene per il fenomeno del vortice di estremità che ha origine in prossimità delle ali e che si ripercuote su qualsiasi corpo che viene a trovarsi sufficientemente vicino allo stesso subendone l'interferenza.

Fenomeno questo abbastanza usuale e noto perché fonte e causa di incidenti specificatamente nelle fasi di decollo e di atterraggio allorché vi sono fasi di volo in rapida sequenza temporale.



In tali casi il secondo velivolo può attraversare una zona nella quale non si è ancora smorzato il disturbo aerodinamico indotto dal primo velivolo e può andare soggetto a effetti di interferenza consistenti essenzialmente in variazioni di angolo di incidenza delle superfici portanti, con conseguente sensibile variazione delle forze aerodinamiche. In ragione di ciò, a titolo di mero esempio, le fasi di decollo degli aerei si susseguono ad intervalli regolari di tempo proprio per consentire il venir meno degli effetti di disturbo

L'interferenza potrebbe essere stata la causa della rottura della semi ala sinistra che sarebbe stato l'evento primario di tutta la serie dei successivi effetti distruttivi sul velivolo e causa della caduta del DC9 a seguito del cedimento delle sue sezioni critiche.

Un consistente indizio in tal senso sarebbe costituito dai lavori della perizia frattografica che hanno consentito di accertare che l'estremità della semi ala sinistra si è rotta a seguito di una deflessione verso il basso e, quindi, con un movimento che è opposto a quello ordinato che vede le spinte alle ali verso l'alto.

Dalle analisi condotte dai periti sulle possibili modalità di rottura è emerso che il cedimento della struttura per effetto dell'interferenza non può essere esclusa e si è pervenuti alla conclusione che *un fenomeno di interferenza potrebbe aver determinato la rottura dell'estremità della semiala sinistra.*¹⁵

Il Collegio, quindi, ha formulato l'ipotesi che un velivolo sia passato in prossimità del DC9 in maniera tale che i campi aerodinamici generati dalle superfici portanti dei due velivoli abbiano potuto interferire fra loro (fig. VIII-10) determinandosi uno scenario comprendente la possibile compresenza di due velivoli, uno dei quali, il velivolo n. 2, al momento dell'incidente si sarebbe potuto trovare in corrispondenza della posizione occupata dal DC9 allo stesso istante senza però collidere con quest'ultimo non essendosi rinvenuti sui suoi relitti elementi dimostranti l'impatto.

In sostanza si tratterebbe dell'interferenza causata da uno dei due aerei di cui si ipotizzata la presenza partendo dai plots - 17 e - 12 che continuano la traiettoria con il plot 2b e, verosimilmente con quelli successivi a esso.

¹⁵ Perizia Misiti parte IX pag. 120

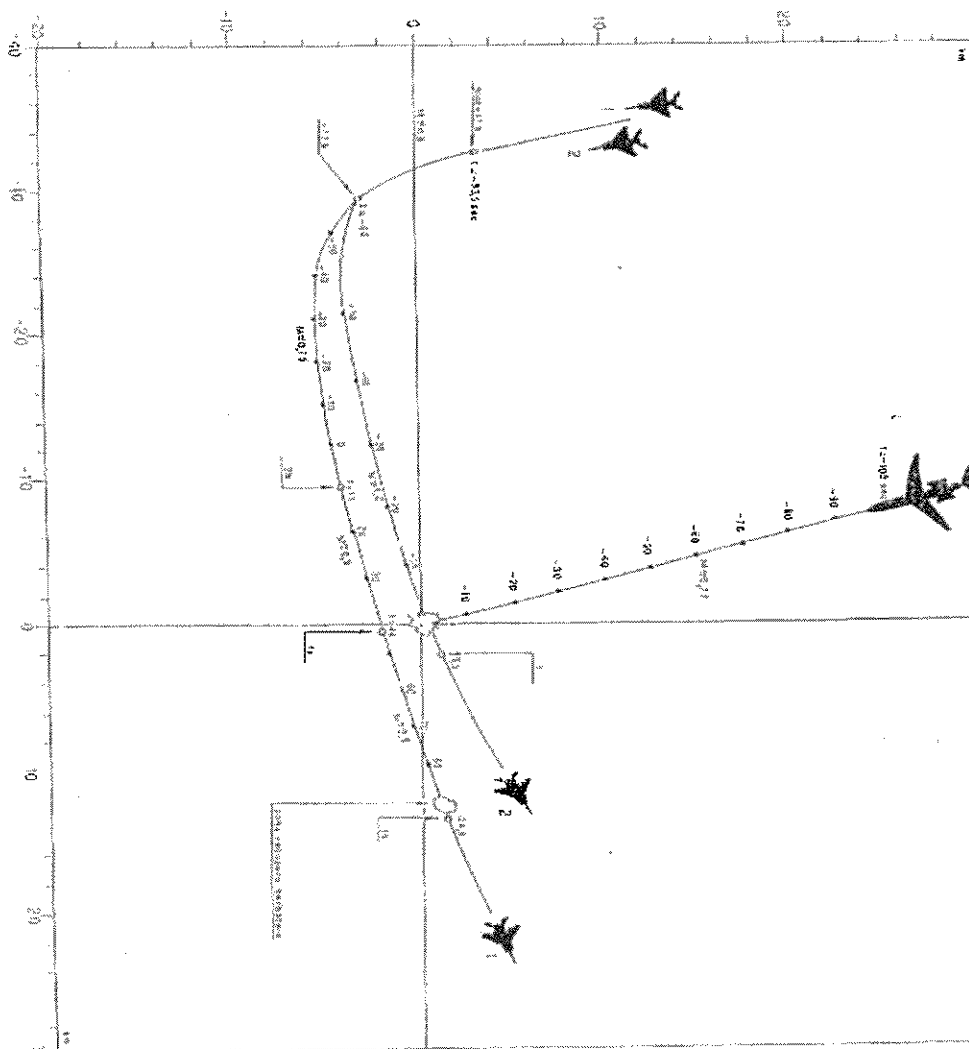


Fig.VIII-10

Nessuna rilevanza è stata data alla circostanza se il velivolo interferente sia passato sopra o sotto l'ala del DC9.

Oltre quella indicata è possibile formulare altra ipotesi di near collision fondata sulla ritenuta presenza nella scia del DC9 di un aereo diverso da quello che avrebbe dato origine ai plots -17 e -12.

A questa ultima ipotesi si è pervenuti in seguito alle conclusioni della perizia radaristica dei periti Dalle Mese - Donali - Tiberio (confermata anche dagli studi dei consulenti tecnici della parte civile) nella quale si è ipotizzato che un altro velivolo, verosimilmente, inseritosi nello spazio aereo sopra la Toscana, volava verso sud nella scia del DC9, probabilmente, al fine di eludere la sorveglianza dei radar. Questo velivolo potrebbe aver dato origine al fenomeno della quasi collisione mediante una manovra di sorpasso nei confronti del DC9.

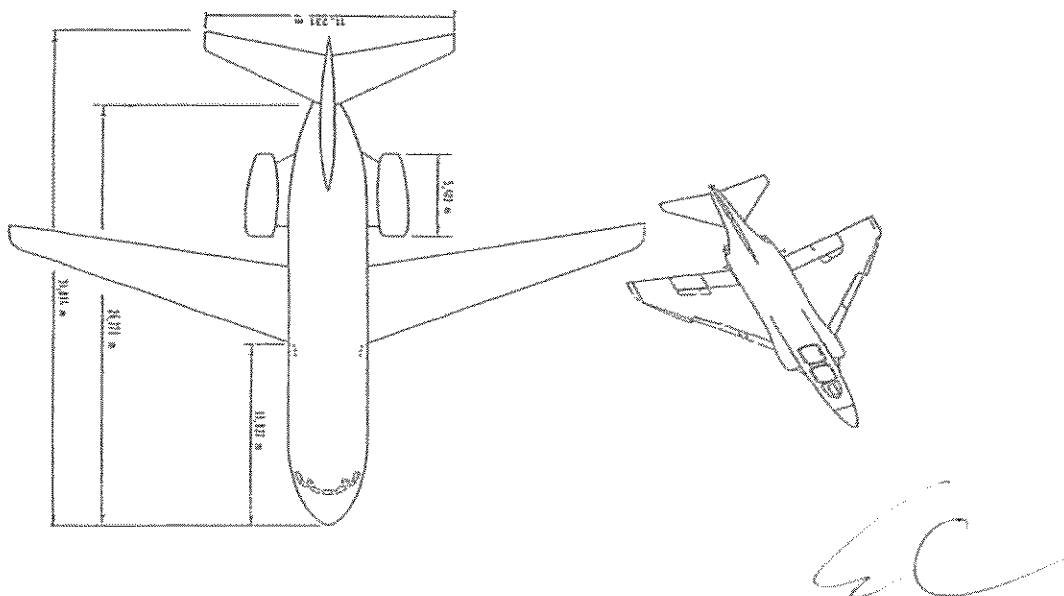
[Handwritten signature]

In tal caso lo schema della figura VIII.10 sarebbe valido e potrebbe indicare un'azione di riconoscimento e di intercettazione compiuta dai velivoli n. 1 e n. 2 nei confronti del velivolo sconosciuto che avrebbe compiuto una manovra evasiva per sottrarsi all'intercettamento. In questa ipotesi se la quasi collisione fosse stata causata dal velivolo che viaggiava di conserva con il DC9, maggiormente si giustificerebbe lo schema della figura IX-71 nella quale si era supposto che il velivolo interferente provenisse da poppa del DC9 con velocità non sostanzialmente diversa da quella del velivolo civile, determinando, tempi di esposizione al fenomeno dell'interferenza aerodinamica compatibili con l'ipotesi di fenomeno quasi-statico considerata in perizia.

L'ipotesi in esame risulterebbe notevolmente rafforzata se i due velivoli avessero volato di conserva per tempi lunghi, come indicato nella perizia Dalle Mese-Donali-Tiberio.

Se si considera che il DC9 volava in quegli istanti ancora alla velocità di crociera di 855 km/h (cioè circa 238m/sec) per determinare la quasi collisione il velivolo interferente, che doveva superarlo da poppa, era sufficiente che raggiungesse la velocità di poco superiore e cioè intorno ai 900km/h e, quindi, la velocità relativa potrebbe essere stata non superiore a valori dell'ordine dei 25m/sec.

Il collegio peritale, eseguendo una serie di calcoli con il simulatore di volo del dipartimento di ingegneria aerospaziale dell'Università di Pisa, ha rappresentato una possibile ipotesi di quasi collisione in maniera esemplificativa e utilizzando il tritico del velivolo militare "Phantom", ipotizzando che al momento dell'incidente



un velivolo fosse passato in prossimità del DC9 Itavia, in modo tale che i campi aerodinamici generati dalle superfici portanti dei due velivoli avessero potuto interferire fra di loro, indipendentemente dal fatto, non trattandosi di circostanza importante, se il velivolo interferente fosse passato sopra o sotto l'ala del DC9.

Il tipo di velivolo scelto per la simulazione è emerso spesso nel corso delle indagini in particolare perché detta tipologia di aereo è stata pronunciata più volte da tanti soggetti: nella Torre di Grosseto, nell'ACC di Ciampino, nell'esercitazione inglese del 27 giugno.

I periti¹⁶ hanno osservato che *le indagini radaristiche non hanno potuto escludere che nel cielo dell'incidente potessero essere presenti altri velivoli oltre al DC9, affermando che qualora si avesse la ragionevole certezza sulla presenza del predetto velivolo che al tempo 0 secondi avesse potuto intersecare la rotta del DC9 risulterebbe difficile non pensare ad una possibile correlazione fra questa presenza e l'incidente.*

Alcune risultanze investigative hanno dato conto di uno scenario quale quello sopra ipotizzato e descritto dal perito Casarosa e possono costituire un grave indizio (se non una prova) nel senso della verosimiglianza dell'ipotesi di near collision causata dall'aereo che volava dietro il DC9.

Innanzitutto, si deve fare riferimento alle dichiarazioni rese dall'imputato di reato connesso maresciallo Luciano Carico, in servizio la sera del fatto presso il Centro radar di Marsala, presso il quale egli ricopriva il ruolo di identificatore.

Carico svolgeva la propria attività stando davanti alla consolle del radar e identificava i velivoli che erano nelle aerovie in base ai piani di volo e alle comunicazioni fornite dalle Torri di Controllo.

Le dichiarazioni di Carico ci consentono di sapere quale fosse il cielo radar così come visto da colui che quella sera controllava i voli.

Pubblico Ministero: *Signor Carico il 27 giugno lei prende servizio alle 20:00 si siede alla sua posizione di I.O. e ha al suo fianco il tenente Giordano. Ci può dire che cosa lei vide sullo schermo?*

¹⁶ Perizia Misiti parte IX, pag. 110 e ss.



Imputato di reato connesso Carico Luciano: *c'era un momento di calma, di conseguenza c'erano due aerei che scendevano perpendicolarmente sull'Ambra 13 da Ponza verso Palermo. Di questi io avevo notizie che erano due aerei dei quali quello che stava avanti era un Boeing 720 diretto a Malta, dietro al Boeing c'era un DC9, era per quanto dato come identificazione a quelle tracce. A un certo punto mi accorsi che veniva a cadere di qualità il simbolo del DC9. Così scherzando dissi, rivoltomi verso il tenente Giordano, cioè, come se fosse in fase di sorpasso, una cosa del genere, una battuta, diciamo, anche stupida. E nello stesso tempo mi accorsi che incominciava a cadere di qualità questo simbolo del DC9. Dopo ogni giro di antenna la qualità diminuiva di conseguenza mi sembrò alquanto strano trovandosi in mezzo al Mediterraneo, era ancora distante come procedura di atterraggio, cioè quindi presumo che non fosse ancora cominciata la procedura di atterraggio. C'erano quindi due tracce che erano tutte e due inizializzate e identificate. Un sorpasso, perché mi attrasse che erano due aerei che viaggiavano uno dietro l'altro. Quando dico sorpassare mi riferivo al fatto semplicemente che erano vicini uno con l'altro, cioè uno dietro l'altro. Il Boeing diretto a Malta, che io ricordi bene era avanti, avanti o dietro, cioè adesso non è che ricordo bene. Faccio riferimento a due aerei come se fossero due macchine che stanno percorrendo una strada, cioè al momento uno sorpassa l'altro, per me è stata una battuta stupida, così, buttata là per là, cioè nel senso, ecco, adesso uno dei due mette la freccia e sorpassa, non per altro, detta una cosa così stupidamente eventualmente. Che io ricordi bene, avanti c'era il Boeing 720 e dietro il DC9, che io ricordi bene, potrei anche sbagliare, sono trascorsi un po' di anni eventualmente.*

Avvocato di Parte Civile: *e allora le contesto che lei durante i due interrogatori resi il primo il 3/04/'95 lei al Giudice Priore ha riferito, "rivolgendomi a Giordano, che era alla mia sinistra, "sta a vedere che quello di dietro mette la freccia e sorpassa", secondo i piani di volo si trattava del DC9 "Itavia" diretto a Punta Raisi e del Boeing 729 "Air Malta" che andava a Malta, di quei due velivoli io vedevo il grezzo, dopo qualche giro di antenna il grezzo dell'aereo che precedeva è venuto ad affievolirsi, veniva cioè a mancare di intensità";*

il secondo interrogatorio è del 16/05/97 e lei dice: *“dalla visione del piano di volo ritenni che*

la traccia che sorpassò, quella che poi scomparve, era quella ricollegabile alla “Air Malta”, la seguì per qualche minuto, erano una dietro all'altra, quella retrostante procedeva a velocità superiore, e poi notai sul P.P. due grezzi, uno seguiva l'altro a distanza ravvicinata, ciò avveniva a sud di Ponza, fu a quel punto che esclamai rivolgendomi a Giordano “ora mette la freccia e sorpassa”, il velivolo che seguiva a circa dieci, undici miglia, quando notai il decadimento e la traccia del DC9 avvisai il T.P.O. tenente Giordano e vidi il secondo grezzo che proseguiva la traiettoria”.

Imputato di reato connesso Carico Luciano: *esatto, adesso sì, e ricordo anche che il Guida Caccia eventualmente chiamò il Boeing 720 in frequenza per sapere, per avere eventualmente notizie, adesso ricordo bene, avanti c'era il DC9 e dietro il Boeing 720.*

Dalle indagini è emerso che l'aereo che sta dietro al DC9 non poteva essere l'Air Malta in quanto esso navigava con oltre 10 minuti di ritardo e si trovava a una distanza considerevole dal DC9.

Una prima conferma oggettiva a tale ricostruzione è emersa nelle conversazioni intercorse fra Roma e il CRAM di Siracusa delle 19,30 Z, nelle quali l'Air Malta è visto a sud di Palermo, e nella successiva conversazione delle 23,51Z intercorsa fra gli ufficiali Lippolis e Massari nel corso della quale il primo interlocutore (Lippolis) dice, *il problema è questo: noi abbiamo due tracce che fanno l'Ambra 13, questo mi riguarda per l'aeroplano che è caduto, abbiamo due tracce, queste battute, ci sono due (piste friendly) per noi una 240 che ha fatto alle 20,55 a livello 240 con velocità 440, abbiamo il punto 20,55 leggermente a sinistra della congiungente la rotta Palermo e Ponza guardando dal basso in alto. Allora la prima traccia 55 50 November Lima alle 20,55; poi a 57, due minuti dopo, ce l'abbiamo sempre in rotta, avevamo due aerei, ecco poi c'era un'altra traccia ancora più in giù sempre in rotta. Sulla destra invece abbiamo altre due battute a livello 260 e poi le abbiamo rispettivamente che proseguono, grosso modo, nella stessa direzione e velocità. Questo per noi dovrebbe essere un friendly che fa Londra/Malta KM153 un Boeing 707.*



Massari a questa osservazione, però, obietta con un dato incontestabile rispondendo: *ma era a 370 però questo.*

Ricevendo da Lippolis la risposta *“può darsi che sia un errore di trasmissione ce l’hanno dato 260.*

Alla quale segue l’esatta puntualizzazione da Massari: *no, no, perché il primo era a 250, il 370 è l’Air Malta*

Ma alle insistenze di Lippolis che dice: *per noi l’Air Malta dovrebbe essere alle 21,13 sotto il punto Condor una ventina di miglia sotto il punto Condor*, segue l’ulteriore precisazione del Massari: *l’Air Malta, noi non ci siamo interessati praticamente, comunque sappiamo che stava (rivolto all’interno, con quanti minuti dietro viaggiava?) dieci minuti dietro viaggiava.*

E a quel punto Lippolis non potendo aggiungere altro espone la sua personale convinzione dicendo: *ma poi ha recuperato perché correva come un figlio di puttana. Ma allora (basta) allora per noi quello era l’Air Malta.*

L’importanza della conversazione è evidente perché dimostra un dato che appare certo: la sera del 27 giugno 1980 i radar militari hanno visto due tracce collegate al volo del DC9, una a 260 e l’altra a 250, una di queste due tracce apparteneva al DC9, ma non sanno attribuire l’altra traccia e malgrado i dati lo abbiano smentito si è tentato di attribuirle all’Air Malta.

Tale circostanza è stata smentita da diversi elementi acquisiti nel corso delle indagini.

Invero, la quota dell’Air Malta era 370, come confermato dal contenuto delle telefonate; l’aereo aveva un ben identificato codice di trasponder e quindi erano rilevabili sempre gli echi radar di secondario (SSR) ed era sempre identificabile nel suo volo, così come è emerso nel corso delle conversazioni che sono intercorse fra l’equipaggio e la Torre di controllo quando è stato chiesto all’equipaggio di tentare un contatto radio con il DC9.

Questi incontestabili dati tecnici impediscono di associare in alcun modo l’Air Malta alle quote di 250 e di 270. Non si tratta di un errore, così come Massari ha precisato nella conversazione dicendo, esattamente, che l’Air Malta si trovava a 370.



Ulteriormente, che la traccia in questione non possa essere associata all'Air Malta è emerso da un'altra circostanza. L'aereo navigava con 13,30 minuti di ritardo rispetto al piano di volo e, conseguentemente, anche rispetto al volo del DC9 e quando quest'ultimo è nelle vicinanze di Ustica, l'Air Malta è nella zona dell'Argentario e non può essere visto dal maresciallo Carico sullo schermo radar del sito di Marsala.

Sull'argomento il Lippolis ha precisato che *dieci minuti dietro sono circa 100 Km e che la traccia del DC9 con quella dell'Air Malta non fu mai confusa*", ma tale risposta non convince perché se così fosse stato non avrebbe avuto senso chiedere chiarimenti, senza contare che non si sarebbe mai potuto confondere la traccia di aerei che navigavano a 100 Km di distanza. Pertanto è stata una forzatura, da parte del Lippolis, quella di associare il velivolo vicino al DC9 all'Air Malta.

Il problema è che ci sono due tracce vicine di cui una nota, perché riferibile al DC9 e l'altra sconosciuta; quindi quando sorge la necessità dei soccorsi (dopo la caduta del DC9) si ha la necessità di capire quale delle due è la traccia da attribuire al DC9 per poter stabilire esattamente quel "cerchio di dieci miglia" che viene tracciato per individuare l'area di caduta. E' ovvio che tale "cerchio di 10 miglia" non poteva essere fatto con l'Air Malta che viaggiava almeno 100 Km dietro al DC9, ma solo con un altro aereo che era nelle sue immediate vicinanze e che può aver determinato quella traccia che iniziando con il plot - 17, passando per il plot - 12 continua con il plot 2B e poi con gli altri numerosi plots, fino a 19, indicati come traccia di un possibile velivolo, sia dagli esperti Lund e Macidull, sia dalla relazione della Selenia del 1980.

In sostanza la tesi della quasi collisione è quella che può essere fondata e sostenuta sia sulla base di elementi oggettivi riscontrati sull'aereo dai vari collegi ausiliari che hanno analizzato e studiato i reperti, sia dal contenuto, seppur incompleto, dei dati radar analizzati.

Oltre alle dichiarazioni rilasciate dal maresciallo Luciano Carico e al contenuto delle diverse conversazioni telefoniche nelle quali si è parlato di traffico aereo militare e di tracce radar vicino al DC9, un altro testimone, Giovanni Cannizzaro, ha riferito di aver visto aerei militari volare, nella zona interessata, il giorno della caduta del DC9.



In particolare, secondo il racconto del Cannizzaro, che si trovava in spiaggia in Calabria sul versante tirrenico, all'imbrunire (*"quando il sole era sull'orizzonte, il disco intero si poggiava sul mare"*) egli ha, improvvisamente, visto arrivare *"dall'acqua"* tre aerei di cui quello che stava avanti, era inseguito dai due che stavano dietro, di aver visto dei bagliori, di aver sentito dei crepitii (*"ta ta ta"*) di aver visto virare gli aerei che sono poi scomparsi. L'aereo inseguito era di colore verde scuro, tipico militare, e di dimensioni più piccole di quelle degli inseguitori che erano entrambi di colore scuro (neri). Ha visto dei bagliori davanti agli aerei, come se sparassero. Egli aveva anche visto nei giorni precedenti degli aerei (*"erano tutti di un colore, poi ho saputo che facevano addestramento"*) che facevano su e giù (*"avanti e indietro per Paola, poi ritornavano, poi si giravano e andavano dietro le mie spalle e scomparivano dietro la montagna di Falconara, sembrava che giocassero"*) e che l'ultima volta è rimasto impressionato perché non gli era successo mai prima di vedere gli aerei e i bagliori e si è preoccupato a tal punto da stare male fisicamente (*"ho avuto problemi di stomaco, di pancia"*). Questo episodio si era verificato il giorno in cui è caduto il DC9 in quanto egli il giorno dopo ha letto la notizia del disastro sul quotidiano La Gazzetta del Sud (*"l'unico dubbio è se lessi che un aereo era disperso oppure che erano stati ritrovati i resti dell'aereo"*)

A maggio del 1988 vedendo la trasmissione Telefono Giallo che si occupava della vicenda Ustica aveva telefonato senza poter parlare e neanche dire il suo nome; tempo dopo era stato chiamato per essere interrogato.

Ovviamente non è stata acquisita alcuna prova di riscontro obiettivo per affermare che quei tre aerei, o qualcuno di essi, fossero quelli ai quali potevano essere associate le tracce radar di cui si è discusso, ma un punto fermo è che, nello stesso momento in cui il DC9 è caduto, tre aerei nella zona interessata dal volo dell'aereo Itavia, quella sera volavano, verosimilmente nell'ambito di una esercitazione analoga a quella fatta nei pomeriggi e nelle sere dei giorni precedenti. Questo smentisce la tesi dell'A.M.I. che non ci fossero esercitazioni o che queste fossero terminate alle ore 17.00.



Infatti a quell'ora certamente non si riferisce il Cannizzaro il quale fra l'altro ha detto *“io sono ipermetrope e a quell'ora non c'era luce sufficiente per consentirmi di leggere un giornale. Il sole era appena sopra l'orizzonte del mare”*.

Nessuna notizia su esercitazioni e sulla loro durata per il giorno 27 giugno 1980 è stata fornita, anzi la circostanza è stata sempre smentita.

La traiettoria Ustica/Paola è perfettamente compatibile per il volo degli aerei in questione.

Il racconto di Cannizzaro è stato confermato dalla moglie Angela Tarsitano.

La Corte di Assise di primo grado ha valutato positivamente il contenuto della deposizione del teste affermando che:

In termini più generali la deposizione del Cannizzaro è apparsa complessivamente attendibile nella precisa indicazione dell'episodio in un contesto ricco di particolari e non priva di interesse quanto meno sotto il profilo dell'esistenza di traffico aereo militare in un'area non lontana dalla zona del disastro e a circa quaranta minuti di distanza dalla caduta del DC9.

Peraltro – e a conferma di quanto finora detto - lo scenario volativo la sera del 27 giugno 1980 è stato descritto da tre testimoni che quella sera lavoravano presso il sito radar di Ciampino, in termini non dissimili da quello riferito dal teste Cannizzaro.

Il sergente Guglielmo Diamanti, che era di turno la sera del 27 giugno proprio con inizio alle ore 20:00 e con termine alle ore 8:00 del giorno successivo, come controllore radar a Ciampino addetto al settore arrivi, ha affermato:

“Io sapevo che quella sera erano in corso delle manovre NATO nel Tirreno, tra Ponza e la Sicilia ad est e ad ovest dell'aerovia Ambra 13 e a quote più basse da quelle tenute dai velivoli civili in aerovia. Ho notato sugli schermi la presenza di manovre militari, esse sono durate a lungo e sino a quando l'aereo dell'Itavia è scomparso. Io mi avvicinai alla postazione settore sud dove prestava servizio il collega La Torre e gli chiesi come mai non si vedeva più niente, dissi espressamente: <che fine hanno fatto le manovre> ed egli mi rispose: <è stato spento tutto> o frase simile.



Egli aggiunse che il DC9 non era più in contatto e rispondendo ad una mia richiesta disse che l'Itavia non rispondeva più e che era sicuramente cascato, ha parlato quindi delle manovre militari che abbiamo visto sugli schermi. Sul nostro radar, che era civile, vedevamo dei numeretti e le quote mantenute, non ci era possibile risalire ad altri dati che invece sono percepiti dai radar militari come quelli di Poggio Ballone e della Sicilia”.

Altresì importanti sono state le dichiarazioni rese dal teste Cucchiarelli, controllore procedurale del settore estremo Ovest (Sardegna), il quale ha ricordato:

“avevamo la consolle procedurale del P.P.A. e degli schermi radar e potevamo vedere l'effettivo passaggio degli aerei su Ponza.

Notai quella sera quando montai alle 20,00 locali, quest'attività di aerei sconosciuti che erano aerei operativi. Si tratta di quel traffico che non è in contatto con gli enti del traffico aereo, ma si suppone con enti militari; si tratta in definitiva di traffico militare.

L'ora in cui ho visto queste tracce è fra le 20,15 e le 20,30. Ho visto 2 o 3 tracce fra i 19.000 e i 24.000 piedi. Erano 2 o 3 tracce operative nell'area vicino Ponza. Erano a quote alte non era il “razzolare”. Quando si seppe della disgrazia queste tracce non si videro più.

Quando ho sentito la trasmissione Telefono Giallo nella quale si diceva che non c'era traffico io tentai di telefonare per dire “io ho visto qualcosa”.

Il traffico operativo di quella sera era del tipo di quello che in genere si ha quando nel Tirreno opera una portaerei.

A conferma si aggiungono le dichiarazioni rilasciate dal teste Colonnelli il quale dinanzi alla Corte ha riferito:

Ero a fianco del controllore di volo e potevo vedere il radar; sulla destra avevo il settore che riguardava Ponza. Ricordo che la sera del 27 giugno ho notato sullo schermo radar del T.S.R. alcune tracce, che apparivano e scomparivano, non era traffico sotto il nostro controllo, mi avvicinai e notai nel radar del T.S.R. tracce di traffico militare. Questo traffico io l'ho visto mezz'ora dopo aver preso servizio (lui era arrivato alle ore 20,00 locali n.d.r.).



“Erano tracce veloci, saltuarie simili nelle caratteristiche a quelle viste nei giorni precedenti nel corso delle esercitazioni. Erano a sud di Ponza.

Si trattava di due tracce. Parlo di traffico militare perché non poteva essere civile il quale sarebbe stato altrimenti conosciuto, perché sarebbe stato in contatto con noi.

Invece era un traffico non in contatto con noi”.

In definitiva, il dato di fatto emerso è che intorno alle ore 20,30 locali – e quindi circa 30 minuti prima della caduta del DC9 - nella zona a ovest-sud-ovest di Ponza c'era traffico operativo che è stato definito militare per come visto nello schermo radar; in alcune conversazioni telefoniche dei siti radar a tale traffico è stato fatto riferimento, subito con la caduta del DC9, come causa di una possibile collisione.

Si riportano alcune conversazioni significative sul punto.

- Sito radar di Ciampino.

Alle 22:20 la cornetta e fuori posta e pertanto vengono registrate delle voci interne di persone non identificate

X: *Mi dai il numero dell'ambasciata americana? Mi dai mi dai dei dati... mi dai dei dati. Com'è l'ambasciata, 46 64 46 64?*

X1 *pronto?*

X: *Is American Embassy?*

X1: *Eh?*

cade la conversazione.

- Sito radar di Ciampino.

Alle 22:39 la cornetta e alzata si ascoltano prima alcune voci interne e poi una breve conversazione con l'Ambasciata americana.

Roma. (verso l'int. X: *allora io chiamo l'ambasciata chiedo all'attaché Eh... Senti, guarda una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei secondo me quindi...*).

Ambasciata americana: *ambasciata americana.*

Roma: *Buonasera, c'è qualcuno al numero interno 550?*

Roma. (dall'interno: X1- *inc.. tutti i nastri oh però qui fra tutti i nastri anche quelli (inc.). X: non c'è un cazzo di nessuno. X1: telefoniche eh questi dovranno sentire anche... eh vabbè, comunicazioni telefoniche per il coordinamento (inc.) bisogna...*

- Telefonata delle ore 22,41 tra sito radar di Ciampino e l'ambasciata americana.

Roma: (verso l'int.): X *senti...la...scusami tanto l'esercitazione interessava aeroplani americani...molti*

X1: *Ce l'avevamo noi l'esercitazione...(inc.)*

Ambasciata americana: *Ambasciata americana.*

Roma. *Buonasera, io ho appena telefonato e lei mi ha passato il numero interno 550 ma non c'è stata risposta. Evidentemente non c'è nessuno là dall'addetto. Qui parla il controllo del traffico aereo di Roma, abbiamo avuto un problema con un aereo e noi dovremmo parlare con qualcuno. Ha un altro numero da telefonare?*

Ambasciata americana: *Un minuto solo. Devo chiamare qualcuno a casa.*

Roma: *vede, se l'aereo è caduto ci sarebbero 81 persone morte, quindi penso sia abbastanza importante da chiamare qualcuno.*

Ambasciata americana: *Bene un minuto, solo un momento.*

Roma. *Dall'interno.*

X. *Chi c'era? C'era un'esercitazione, c'era un'esercitazione in giro?... americana?.*

X1: *Beh, guarda dalle 10:30 alle 15 la Patricia (inc.)*

X: *fino a che ora?*

X1: *fino alle 15, 00. Avete avvertito quel Cop lì, allo Stato Maggiore? Lì c'è il Coop là, il coso.. (inc.).*

X2: *adesso Bologna ci manda tutti i dati. Porfirio ha richiesto, ha circa due ore e mezzo di autonomia.*

X: *quanto?*

X2: *2 ore e mezzo.*

X: *d'autonomia e il tempo in volo quant'era?*

X2: *ma il tempo in volo 75 minuti. Quello che ha detto pure a me comunque adesso Bologna ci manda tutti i dati.*

X1: *18,08.*

X: *18,18 – 19,08 – 20,08 – 20,38. E ci siamo, ecco sta scadendo adesso.*

X3: *allora lo riapriamo, Palermo no?*

...omissis



Ambasciata americana: *Pronto?*

Roma: *pronto?*

Ambasciata americana: *Ok, un momento. Qual è l'aeroporto?*

Roma vede di fatto chiamiamo dal controllo di Roma, qui aeroporto di Ciampino.

Ambasciata americana: *Un momento.*

Roma (*dall'interno. Mi dai stò appunto mò vediamo.*

..omissis

X3: *ma guarda, l'unica cosa era riuscire a beccare lì qualcuno dell'ambasciata, era da riuscire a parlare con qualche americano di Sigonella.*

X: *E come, è questo che io sto chiedendo a loro.*

X3: *telefoni a Sigonella e gli dice, ma poi quando li è cascato un Phantom, chi cazzo chiamate degli americani? Ecco, è cascato un Phantom, Dimme chi devo chiamà.*

X: *dai su, provate un pò in questa maniera, vediamo se lo tirano fuori. A Napoli è possibile che non lo sanno.*

X3: *è possibile che se loro ci hanno una cosa con un Phantom ... emergenza non c'hanno una linea di contatto con gli americani.*

X2: *civile, non penso, c'hanno gli americani lì a fianco.*

X3: *appunto no, ma quando si arriva a Sigonella ti arrivano le camionette della MP americana che ti mettono pure il dito nel culo quando scendi dall'aereo che quando sono andato col DC9 sembrava che fossimo venuti da Cuba.*

X: *ma io infatti sto telefonando a questo solamente per sapere a chi devo telefonare, mica altro, ma non mi risponde.*

X3: *ma lascialo stare, lascialo stare riattacca.*

X: *vabbè mò per educazione bisogna che aspetti.*

X3: *Gli dici quando emergenza agli americani come li contattate sta americani e dite se casca un Phantom li dovete avvisare o no? E allora come li avvisate, c'avete il numero telefonico?*



- Franco- Bob V2: Ciampino - canale tre, (Tunisi 2) cassetta V2/1 lato A ore 20:45 conversazione fra Roma e Catania..

X. *Da Sigonella vuoi?*

X1: *Da Sigonella*

X: *Non so se funziona Sigonella. Mi pare a Catania.*

X: *no da Sigonella perché c'hanno lì il radar a Sigonella.*

Catania: *Pronto?*

Roma: *Catania.*

Catania: *Dimmi.*

Roma: *Senti scusa, c'è il nostro capo.*

Catania: *eh.*

Roma: *che vorrebbe una cortesia.*

Catania: *sì.*

Roma: *poter sapere se è possibile un numero degli americani di Sigonella, l'Ufficio operazione degli americani di Sigonella per potersi collegare direttamente lui tramite telefono.*

Catania: *e non te lo so dire perché loro hanno tutto un sistema di centralino loro, tu chiedi il centralino di Sigonella e gli dici di mettersi in contatto con le operazioni americane. Stop.*

Roma: *il centralino di Sigonella? Voi non lo sapete che nome ha?*

Catania: *il centralino di Sigonella?*

Roma: *si.*

Catania: *ma quale quello civile?*

Roma: *E dammi uno che vuole civile o militare, che uno dei due lo chiameremo.*

Catania: *ma il militare non lo so, la RITA forse.*

Roma: *Eh, scusate se.*

Catania: *ma la RITA lo saprai, no? Aspetta*

Roma: (verso l'interno) *Comunque, cioè questi come cazzo sono? Fanno i difficili per dare un numero di telefono.*

Catania *pronto?*

Roma *si.*

Catania: *Resta in linea. Un attimo, sto contattando con il Centralino e ti faccio avere il numero Rita. (Verso l'interno) chiede il numero rete di Sigonella.*

Catania: *pronto.*

Roma: *si*

Catania: *002331, il centralino di Sigonella*

Roma: *Ok.*

Catania: *va bene?*

Rome: *Ciao.*

Le conversazioni sopra riportate dimostrano come, immediatamente, gli operatori del Centro radar di Ciampino hanno messo in relazione (hanno avuto il fondato sospetto) il volo e la caduta del DC9 a degli aerei americani e alla loro possibile presenza in quello spazio aereo e hanno fatto espresso riferimento all'esercitazione americana *Patricia*, regolarmente notificata e che ebbe termine alle ore 15,00 del 27 giugno 1980.

E, invero, anche le persone sentite hanno fatto riferimento a una esercitazione militare che si stava svolgendo in quella zona del mar Tirreno.

Come si vedrà in seguito la circostanza dell'esistenza di una esercitazione aeronavale tra il 26 e il 27 giugno 1980 descritta dai testi citati è stata confermata, anni dopo nel corso delle nuove indagini, da diversi soggetti alcuni dei quali hanno anche consegnato delle fotografie dei luoghi (mar Tirreno) attestanti la presenza dei mezzi aeronavali. Tali dichiarazioni – come sarà specificato meglio nel prosieguo – sia per la personalità dei dichiaranti sia per il fatto che sono state documentate con delle fotografie si devono ritenere altamente attendibili.

La presenza di più aerei nel cielo radar che partecipavano a una esercitazione costituisce un ulteriore elemento congruente con l'ipotesi della quasi collisione (come del resto, anche se con minore valore, con quella riguardante il missile).

Ulteriormente, lo scenario radar "complesso" cioè con la presenza di diversi velivoli può essere giustificata indipendentemente dall'essere stata in atto una esercitazione aeronavale.



Invero, altri aerei potevano essere presenti (e secondo i dati radar lo erano) senza che fossero coinvolti in esercitazioni, ma più semplicemente perché vi era un aereo intruso che volava sotto il DC9 che doveva essere identificato e mandato via. Non dove sorprendere il fatto che la presenza di questi aerei, ovviamente militari, non fosse qualificata atteso che essi volavano o a trasponder spento ovvero il volo non era notificato all'autorità di controllo, come tante volte è avvenuto proprio in quell'arco temporale (tale circostanza sarà oggetto di specifica disamina in seguito). In sostanza si è potuto trattare di una operazione militare improvvisa, estemporanea, scaturente dalla necessità di avviare una sorta di controffensiva contro un aereo sconosciuto e, quindi, da ritenersi nemico, che viaggiava su una nostra aerovia civile senza autorizzazione.

Si può affermare, quindi, (qualsiasi sia lo scenario considerato), che sono stati acquisiti diversi elementi che consentono di ritenere concreto uno scenario volativo rappresentato dalla presenza di più aerei, le cui traiettorie potrebbero essere state tali da generare la situazione di quasi collisione e convalidarne l'ipotesi ritenuta dal collegio, comunque, come ipotesi "*tecnicamente possibile*").

Con l'ipotesi della quasi collisione contrasterebbero la presenza di alcune tracce di residuo di esplosivo su alcune valigie e su un gancio, nonché con la presenza di alcune schegge e di fibre globularizzate.

Tuttavia, le suddette circostanze non si sono dimostrate tali da poter inficiare l'ipotesi. Infatti, le perizie hanno escluso che le schegge e le fibre globularizzate siano state prodotte dalla vicinanza a una fonte esplosiva, mentre sui nanogrammi di residuo di esplosivo recuperati sulle valigie si è ritenuto che ciò possa essere stato determinato dall'inquinamento ambientale derivante dalle operazioni di recupero dei relitti con alcune navi militari, Alpino, Orsa e Doria.

Sia l'ipotesi di near collision che quella dell'abbattimento a opera di un missile rientrano nel novero delle cause cosiddette "esterne" cui può essere attribuita la caduta del DC9, nel senso che entrambe presuppongono per quella sera, in quel punto, in quel momento, la presenza di almeno un altro aereo oltre a quello della società Itavia. Esse si differenziano solo per l'evento iniziale o l'ordine immediato dai primi eventi.



Nella prima l'evento scatenante sarebbe stata la rottura dell'ala sinistra determinata dal vortice di estremità rilasciato dall'aereo interferente che ha intersecato la rotta del DC9 ovvero che lo ha sorpassato.

Nella seconda la causa del disastro sarebbe stato il distacco del motore destro determinato dall'onda di blast del missile esploso a una certa distanza dal velivolo.

I successivi eventi distruttivi sul velivolo sono identici per entrambe le ipotesi.

In via ipotetica, seguendo i dati radaristici, si può ipotizzare il seguente scenario: la condotta (di fuga?) assunta dal velivolo che volava di conserva dietro al DC9 e la condotta (di combattimento? di intercettazione? di semplice inseguimento?) dalla coppia di velivoli (o di un solo velivolo) che procedevano lungo una rotta parallela, e a una certa distanza, a ovest del velivolo Itavia, che hanno compiuto una manovra in virata verso est in direzione dell'area ove si trovavano il DC9 e l'altro velivolo sulla sua scia.

In tale ipotesi l'aereo, probabilmente militare, verosimilmente di nazionalità libica, che volava di conserva, potrebbe essersi reso conto di essere stato intercettato e ha accelerato nell'intento di avvicinarsi al velivolo dietro al quale si nascondeva, confondendosi per pochissimo tempo con lo stesso per poi superarlo con l'intento di sottrarsi all'aggancio da parte dei due velivoli provenienti da ovest.

In sostanza, tale aereo una volta "scoperto" dagli altri velivoli non aveva più l'esigenza di "nascondersi" sotto o dietro al DC9, ma la necessità di allontanarsi da esso velocemente dirigendosi verso il luogo di destinazione (aeroporto o base militare libica? O altro luogo).

La manovra di sorpasso dell'aereo in fuga, sopra o sotto il DC9 ha poca rilevanza deterministica, avrebbe richiesto un minimo di tempo e avrebbe potuto cagionare, come dimostrato dalle sperimentazioni – la rottura dell'ala sinistra (più precisamente l'estremità, il tip) e determinare la distruzione delle parti critiche del velivolo e la sua conseguente caduta.

In alternativa la rottura del vertice estremo dell'ala sinistra del DC9 potrebbe essere stata causata dal passaggio veloce e ravvicinato di uno dei due aerei intercettori (o di entrambi) provenienti da ovest che si trovavano nella fase di inseguimento



dell'altro velivolo nascosto il quale – senza interferire sul volo del DC9 - alla loro vista ha tentato di allontanarsi.

Altra ipotesi possibile potrebbe essere quella che ha visto interessati alla caduta del DC9 i soli due aerei provenienti da Ovest i quali hanno virato verso il DC9 al punto da intersecarne la rotta e il cui passaggio, a distanza ravvicinata, ha determinato la rottura della semiala sinistra.

In sostanza, dai dati radar acquisiti – e da diverse testimonianze che sono a supporto - appare verosimile ipotizzare che la sera del 27 giugno 1980 intorno alle ore 21,00 nel cielo sopra l'isola di Ustica vi era la presenza di diversi aerei oltre al DC9, almeno due dei quali hanno intersecato la sua rotta con traiettoria Nord/ovest verso Est mentre un altro velivolo, con rotta nord – sud, dietro il DC9 potrebbe aver operato una manovra di sorpasso per poi virare improvvisamente verso est inseguito dagli altri due velivoli.

In entrambe le ipotesi, le rotte di questi due o tre velivoli sono poi proseguite verso est scomparendo all'orizzonte radar alle 19.02 zulu (ore 21,02 locali) con una decelerazione di velocità che può significare che essi hanno eseguito traiettorie di volo in alto o in basso fino a raggiungere quote tali da sfuggire alla detezione radar.

Su questa rotta, e precisamente su un fondale in corrispondenza del plot 19 a est del punto 0 di caduta del DC9, è stato rinvenuto un serbatoio sub-alare supplementare di velivolo in dotazione ad aerei militari tipo caccia che gli accertamenti hanno confermato essere di fabbricazione americana e di essere in dotazione alle Forze aeree statunitensi. Serbatoio che, per il valore elevato in termini di costo, viene sganciato solo in ipotesi estreme di pericolosità del volo e mai per ragioni di altro tipo.

Il collegio peritale ha quindi concluso stabilendo che *“l'ipotesi di incidente per quasi collisione potrebbe ritenersi consistente con i risultati delle indagini di primo livello mentre alcuni risultati di indagini di secondo livello non potrebbero trovare immediata conferma”* ¹⁷. *L'ipotesi è tecnicamente possibile.*

¹⁷ ibidem, pag. 121.



Nonostante le emergenze sopra descritte, il Collegio Misiti, con l'eccezione dei periti Casarosa e Held, ha ritenuto di dover ragionevolmente escludere e di rigettare l'ipotesi della quasi collisione come causa della caduta del DC9 sia per mancanza di elementi di certezza sulla presenza di almeno un altro aereo, sia per l'esistenza di alcuni dubbi derivanti dalle indagini di secondo livello circa alcuni reperti recuperati.

La contestazione più forte formulata alla ipotesi di quasi collisione è stata quella di evento statisticamente poco verificatosi.

Tale affermazione non è veritiera come si avrà modo di dimostrare documentalmente nel seguito della presente trattazione.

Lo stesso perito Casarosa, tuttavia, ha smentito tale contestazione riferendo di altri casi analoghi verificatisi e a conferma della tesi è stato riportato il caso – fortunatamente senza esito infausto – apparso nelle cronache e che ha visto protagonisti un aereo MD80 dell'Alitalia e un airbus della Libyan Airlines che si sarebbero avvicinati sensibilmente creando "l'effetto scia" che ha costretto il pilota dell'MD80 a virare.¹⁸

Anche gli studi approfonditi dei consulenti di parte civile hanno evidenziato la presenza di una traccia associabile a un aereo che si inserisce nei cieli della Toscana che vola di conserva dietro al DC9, nascondendosi così alla rilevazione del radar.

Questo Ufficio ha già sostenuto, nel corso della requisitoria davanti alla Corte di Assise di 1° e 2° grado la tesi della quasi collisione come causa della caduta del DC9 e ritiene che anche i successivi accertamenti, espletati a seguito della riapertura delle indagini, abbiano – come si vedrà – confermato questa impostazione.

Allo stato, si deve ritenere la near collision la causa oggettivamente meglio riscontrata di ipotesi della caduta del DC9 Itavia il 27 giugno 1980, quasi collisione causata dall'interferenza di almeno un altro aereo sul volo, regolare, del DC9.

¹⁸ Vedasi il quotidiano *La Repubblica* del 7 ottobre 2004 pag. 9 "Il Caso": " *Palermo-Roma paura a bordo. Una lunga vibrazione, poi una virata repentina con l'aereo che perde quota. I passeggeri dell'MD80 partito ieri da Palermo e diretto a Fiumicino hanno passato alcuni minuti di terrore prima che iniziasse la fase di atterraggio. L'aereo viaggiava a sette miglia di distanza da un airbus della Libyan Airlines. I due velivoli si sarebbero avvicinati sensibilmente e si è creato un effetto scia che ha costretto il pilota dell'MD80 a virare.*

La consulenza tecnica della parte civile

La consulenza tecnica delle parti civili è stata affidata a un collegio di esperti la cui attività, peraltro, non si è limitata alla redazione della sola consulenza, ma si è ulteriormente arricchita anche della redazione di note critiche sui risultati cui erano pervenute sia le commissioni dei periti di ufficio, sia i consulenti degli imputati.

Tutti gli elaborati redatti dai consulenti di parte civile sono stati depositati al giudice istruttore o nel corso del dibattimento di primo grado.

Si riportano di seguito, e in estrema sintesi, le conclusioni dei citati consulenti circa la ricostruzione di quanto accaduto al DC9 la sera del 27 giugno 1980 e la causa della caduta, limitatamente all'argomento che qui interessa, vale a dire lo scenario radar e la presenza o meno di altri aerei oltre al DC9.

La principale conclusione che si ricava dall'analisi dei dati forniti dal radar di Fiumicino è che con grandissima probabilità almeno tre velivoli si trovavano nelle immediate vicinanze del DC9 prima e dopo l'incidente.

A tale conclusione si giunge applicando diversi indipendenti criteri. Esiste la possibilità, non escludibile con i soli dati radar, che un ulteriore aereo sia stato coinvolto con l'incidente.

Lo scenario desumibile dalle osservazioni dei radar civili di Fiumicino può essere così riassunto:

- nell'ultima parte del volo il DC9 è affiancato da due velivoli che percorrono una rotta circa parallela a quella del DC9 a una distanza di circa 30 miglia nautiche a ovest del DC9. Poco prima dell'incidente i due velivoli compiono una virata verso est e si separano percorrendo due traiettorie distinte (separazione fra le due traiettorie di circa 1 miglio nautico). Le due traiettorie convergono su un'unica traiettoria in direzione est, che i due aerei percorrono distanziati da circa 30 secondi, scomparendo al radar in direzione est.

- Il DC9 Itavia è seguito, nell'ultima parte del volo, da un velivolo relativamente piccolo che percorre approssimativamente la stessa rotta del DC 9, mantenendosi nella sua "ombra" radar; poco prima del momento dell'incidente, il veicolo in questione compie una virata verso sinistra e, quindi, scompare al radar in direzione approssimativamente verso est.



Per quanto concerne il moto del DC9 e dei suoi frammenti dopo il momento dell'incidente si possono formulare due scenari alternativi, entrambi compatibili con le osservazioni radar:

- 1) il grosso del DC 9 compie una stretta virata verso ovest di circa 270 ° prima di scomparire al radar e precipitare in mare; nello stesso tempo dal veicolo si staccano parti importanti che precipitano in mare, approssimativamente nelle zone di ritrovamento, denominate "A" e "C".*
- 2) Il veicolo al momento dell'incidente si separa in frammenti, (fusoliera, ali, coda ecc.) che precipitano seguendo le leggi del moto dei gravi in atmosfera; contemporaneamente, un velivolo che fino al momento dell'incidente si è mantenuto molto vicino al DC9, emerge alla visibilità radar, compiendo quindi una stretta virata verso ovest di circa 270' e, successivamente, scomparendo approssimativamente in direzione est.*

Nel secondo degli scenari sopra delineati non si può escludere che la distanza tra l'aereo che si è mantenuto molto vicina al DC9 e il DC9 stesso si sia ridotta al momento dell'incidente a valori molto piccoli".

Non solo, gli stessi consulenti hanno affermato che, quantomeno, le tracce radar denominate PR3, PR4 e PR5 corrispondono a oggetti reali e che, pertanto, è ipotizzabile la presenza di un secondo velivolo nelle immediate vicinanze del DC9. Quanto alla causa della caduta del DC9 i consulenti hanno formulato la seguente conclusione: "una testata missilistica, esplosa in una zona anteriore destra della fusoliera del DC9, ha prodotto un limitato danneggiamento sul lato destro della fusoliera e il distacco del motore destro. Come abbiamo mostrato in precedenza, non possono esistere dubbi sul fatto che la caduta del DC9 sia avvenuta in presenza di altri velivoli e che sia quindi necessario partire da ciò per poter individuare la causa diretta di tale incidente. Questo fatto e la totale assenza di segni di esplosione interna permettono, precisamente, di affermare che la scelta della causa dell'incidente va fatta tra la quasi collisione e il missile. Come abbiamo visto, l'ipotesi che la quasi collisione sia l'esclusiva causa dell'incidente è difficilmente sostenibile, in quanto le forze applicabili da un aereo che avesse sorvolato il DC9 non erano in grado di rompere la sua ala sinistra; questo a non volere tenere conto dei segni di esplosione e delle modalità di rottura dell'impianto elettrico".



I PROCESSI DAVANTI AL GIUDICE PENALE

Le indagini che si sono sviluppate nel corso di circa venti anni (1980 – 1999) hanno avuto a oggetto, fin dal loro inizio, il delitto di strage previsto e punito dall'articolo 422, 1° comma del codice penale, nei confronti di IGNOTI autori *“per avere volontariamente determinato la caduta del DC9 dell'ITAVIA sulla rotta BOLOGNA-PALERMO, che precipitava in mare all'altezza di USTICA, intorno alle ore 21.00 locali del 27 giugno 1980; evento nel quale trovavano la morte i 77 passeggeri del velivolo nonché i quattro membri dell'equipaggio.*

Seppur con grandissimo sforzo investigativo – e con l'evidente difficoltà di acquisire tutte le prove - gli accertamenti non hanno consentito di individuare e identificare i responsabili del fatto e, pertanto, il procedimento per il reato di strage è stato archiviato, nell'agosto del 1999, per essere rimasti IGNOTI gli autori del fatto reato.

La natura della decisione ha lasciato aperta la possibilità di riaprire le indagini qualora nel tempo fossero state acquisite nuove prove, idonee anche a identificare i responsabili della strage.

Tuttavia, oltre all'ipotesi di strage riguardante le condotte responsabili della caduta del DC9 Itavia, altre ipotesi delittuose, minori ma ugualmente gravi, sono state contestate a diversi soggetti appartenenti, nella quasi totalità, all'Aeronautica Militare Italiana, ipotesi (di falsa testimonianza, favoreggiamento, abuso di ufficio, falso e altro) per le quali è stata pronunciata sentenza di non doversi procedere essendo i reati estinti per sopravvenuta prescrizione ovvero perché il fatto non era più previsto dalla legge come reato quanto all'ipotesi di cui all'art. 323 c.p.

Diversamente dalle contestazioni di reato appena ricordate, il Giudice Istruttore, accogliendo la richiesta avanzata dal Pubblico Ministero, ha rinviato al giudizio della Corte di Assise di Roma i generali dell'Aeronautica Militare Lamberto Bartolucci (all'epoca dei fatti Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica), Franco FERRI Franco (all'epoca dei fatti, Sotto Capo di Stato Maggiore), Corrado Melillo (all'epoca dei fatti, Capo dell'ufficio II° presso lo Stato Maggiore) e Zeno Tascio (all'epoca dei fatti, Capo del SIOS. presso lo Stato Maggiore),



per il delitto di cui agli artt. 81 cpv. - 110 - 289 codice penale e art. 77 codice penale militare di pace, perché, in concorso tra loro e con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, impedivano l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera concernenti il disastro aereo del DC9 ITAVIA, in quanto, dopo aver omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino nonché l'emergenza di circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del MIG Libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 luglio 1980, abusando del proprio ufficio, fornivano alle Autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate, tra l'altro escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei e affermando che non era stato possibile esaminare i dati del radar di Fiumicino/Ciampino perché in possesso esclusivo della Magistratura, anche tramite la predisposizione di informative scritte.

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

Il processo davanti alla Corte di Assise sezione III di Roma

Davanti alla Corte di Assise di Roma, sezione III penale, si è celebrato il procedimento a carico dei generali sopra indicati per il reato di cui all'art. 289 c.p.. Il collegio giudicante ha emesso la sentenza il giorno 30 aprile 2004 pronunciando il seguente dispositivo:

Dichiara non doversi procedere:

- 1) Nei confronti di Bartolucci Lamberto, in ordine alla contestazione di omesso riferimento alle autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino Ciampino.*
- 2) Nei confronti dello stesso Bartolucci e di Ferri Franco in ordine alla contestazione di aver fornito informazioni errate alle autorità politiche,*



escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei nell'informativa scritta del 20 dicembre 1980,

perché giuridicamente definiti i fatti sopra indicati come delitto di alto tradimento commesso con atti diretti a turbare le attribuzioni del governo norma dell'articolo 289, comma due, codice penale, il 77 codice penale militare di pace, il delitto stesso è estinto per intervenuta prescrizione

- 3) assolve Ferri Franco Melillo Corrado e Tascio Zeno dalla contestazione sopra indicata al punto 1°) per non aver commesso il fatto;*
- 4) assolve Melillo Corrado e Tascio Zeno dalla contestazione sopraindicata al punto 1°) perché il fatto non costituisce reato;*
- 5) assolve Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno dal delitto loro ascritto relativamente a tutte le residue imputazioni perché il fatto non sussiste.*

Ai fini del presente atto, si ritiene di notevole importanza riportare alcuni passi della sentenza della Corte di Assise di primo grado che è stata quella che, più di ogni altro collegio giudicante, ha esaminato funditus la vicenda mediante l'analisi di tutti gli atti processuali e, soprattutto, attraverso lo svolgimento di centinaia di udienze dibattimentali nel corso delle quali sono stati sentiti decine di testimoni, periti, consulenti e si è proceduto all'esame degli imputati.

E' bene precisare che stabilire la causa della caduta del DC9, pur non essendo l'oggetto del processo agli imputati, ha costituito uno dei momenti importanti del dibattimento davanti alla Corte.

In tale ricerca numerosi esperti, italiani ed esteri, tutti di riconosciuta fama internazionale, si sono confrontati senza giungere, come è stato in precedenza esposto, a risultati univoci e concordanti.

La Corte di Assise, sulla base delle risultanze processuali, e pur evidenziando l'importanza delle perizie e la necessità degli sforzi in tal senso profusi nel corso degli anni da tutti coloro che si sono occupati della vicenda, non ha ritenuto di poter privilegiare e accogliere nessuna delle ipotesi prospettate, ritenendole tutte egualmente caratterizzate da luci e ombre e, quindi, non avente ognuna quel carattere di certezza e di univocità necessaria per poter essere ritenuta, oltre ogni



ragionevole dubbio, la causa del tragico evento.

Questo è stato il pensiero dei giudici:

Una parte non secondaria dell'istruttoria dibattimentale è stata dedicata all'esame dei periti d'ufficio e dei consulenti tecnici di parte e all'esame testimoniale degli ausiliari dei collegi peritali, i quali hanno illustrato ampiamente l'attività svolta nel corso della fase istruttoria e gli ulteriori approfondimenti eventualmente maturati nel periodo successivo. D'altra parte se tutti i soggetti processuali hanno correttamente sottolineato come oggetto del presente processo non fosse l'accertamento delle cause del disastro di Ustica, era inevitabile che dalla relativa analisi non si potesse prescindere nel momento in cui ciascuna delle parti elaborava la propria prospettazione accusatoria o difensiva anche in relazione alle diverse conclusioni cui era pervenuta in ordine ai fattori che avevano determinato la caduta del DC9. Ed è al tempo stesso pienamente comprensibile, in quanto è logico e umano il tentativo di venire a conoscenza di tutti i diversi aspetti di una vicenda così complessa e intricata al fine di formulare ipotesi ricostruttive aderenti nella massima misura possibile alla realtà dei fatti e, conseguentemente, verificare l'eventuale rilevanza di tali conclusioni in sede di analisi della condotta degli imputati. Nel quadro di questo imponente sforzo ricostruttivo qualsiasi analisi tecnica è stata approfondita e valutata criticamente e il dibattito si è spesso incentrato su tematiche particolarmente complesse e su procedimenti tecnici di difficile comprensione per soggetti non dotati di specifica competenza nella materia oggetto di indagine. Non sempre gli esperti hanno avuto la capacità di trasferire in un linguaggio più elementare e comprensibile procedimenti così complessi, sui quale si è d'altra parte sviluppato nella grande maggioranza dei casi tra i diversi tecnici un acceso dibattito, in relazione al quale – nell'impossibilità di valutare criticamente i procedimenti logico-matematici seguiti per illustrare le differenti posizioni – era estremamente difficile pervenire fondatamente a un giudizio autonomo sulla credibilità e correttezza delle diverse conclusioni prospettate.



In termini generali può però osservarsi come, con riferimento a buona parte degli esperti che sono stati esaminati, sia emersa una notevole difficoltà nella elaborazione di risposte adeguate e convincenti ai rilievi critici che venivano formulati alle tesi di volta in volta esposte, per cui sostanzialmente in relazione ad ogni ipotesi prospettata sono emersi profili di dubbio non secondari o marginali contrastanti con il convincimento espresso e ribadito dall'esperto esaminato, talora in termini di sostanziale certezza più prossimi all'approccio fideistico che all'analisi scientifica. A ciò deve aggiungersi che non di rado le conclusioni espresse dagli esperti sono risultate il frutto di analisi parziali e non corrette del complesso dei dati tecnici disponibili. Al riguardo sono innegabili l'estrema difficoltà dell'indagine tecnica operata a distanza di anni dai fatti e la incompletezza del materiale disponibile, ma è comunque certo che il quadro valutativo complessivo portato a conoscenza della Corte è stato qualitativamente inferiore a quello di cui si credeva di poter ragionevolmente disporre dopo anni di indagini tecniche e comunque non tale da consentire l'acquisizione di dati certi e incontrovertibili in merito alle cause del disastro.

E' indubbio che, senza alcuna esclusione, tutti gli esperti hanno categoricamente escluso che l'incidente possa essere stato determinato da un'avaria ai sistemi di bordo o da errori del personale di volo o di terra, per cui le ipotesi sulle cause del disastro che sono state valutate e approfondite sono state, conclusivamente, le seguenti: cedimento strutturale; collisione; esplosione interna; abbattimento da parte di un missile; quasi collisione.

In conclusione, pur nei limiti sommari della presente analisi, ritiene la Corte che il quadro complesso e intricato risultante all'esito dell'istruttoria dibattimentale non presenti univocità tale da poter privilegiare in termini di apprezzabile probabilità alcuna delle ipotesi sull'accertamento delle cause del disastro rispetto alle altre, in quanto in relazione a ciascuna di esse sono state formulate dagli esperti che non le dividevano molteplici obiezioni di natura tecnica, che per più aspetti non appaiono prive di fondamento.



Indubbiamente un ostacolo a tale accertamento è stato rappresentato dal fatto che i collegi peritali nominati a tal fine in momenti successivi dai giudici istruttori non siano pervenuti a conclusioni che fossero espressione di un convincimento realmente univoco sulle cause del disastro. Questo rilievo è certamente valido per il collegio Blasi, nel quale le divergenze valutative emersero manifestamente dopo il deposito della prima relazione in sede di risposta ai quesiti integrativi proposti dal giudice istruttore; ma è egualmente pertinente con riferimento all'attività del collegio Misiti, in quanto, nonostante la formale unanimità del giudizio conclusivo formulato nella relazione peritale, già dalla lettura della stessa emergono le sostanziali difformità di convincimento tra i diversi componenti del collegio che sono alla base della nota aggiuntiva a firma dei soli Casarosa e Held depositata contestualmente alla relazione e sostanzialmente contrastante con le conclusioni esposte in essa (apparentemente unanimi, ma di fatto espressione di una posizione maggioritaria in massima parte ancorata alle analisi tecniche e alle valutazioni di cui era promotore principalmente il prof. Taylor). D'altra parte è apparsa evidente in più casi la sottovalutazione delle conclusioni di segno diverso a cui pervenivano gli esperti chiamati a comporre i collegi ausiliari.

Infine, in merito alla decisione del giudice istruttore di nominare nuovi periti per l'approfondimento dell'analisi radaristica, deve rilevarsi che, se tale materia è oggettivamente di particolare complessità, al tempo stesso appare innegabile come la parte radaristica della relazione del collegio Misiti sia in contrasto con l'esigenza primaria per un accertamento peritale di rappresentare in termini chiari e accessibili a soggetti non dotati di specifica competenza le problematiche tecniche: si tratta, infatti, di un elaborato, che appare in contrasto con tale esigenza di chiarezza, ridondante di analisi teoriche, formule e calcoli insuscettibili di verifiche e non supportati dalle necessarie considerazioni esplicative per il lettore, più oscuro e inaccessibile ai non addetti ai lavori rispetto alle altre relazioni che hanno affrontato la complessa problematica dell'analisi dei dati radar.

Ma per altro verso, come ha sottolineato la difesa degli imputati, anche l'indagine svolta dal nuovo collegio radaristico non si sottrae a censure non secondarie: in primo luogo perché non ha costituito oggetto primario dell'analisi degli esperti proprio la tematica dei dati dei radar del centro di controllo di Ciampino nei minuti



prossimi al disastro, la quale ha sempre costituito l'aspetto più problematico nella valutazione dello scenario radaristico; in secondo luogo perché non sempre l'esame dibattimentale dei periti – in particolare per quanto concerne le tematiche attinenti ai radar della difesa aerea – ha consentito di acquisire repliche puntuali e convincenti alle censure formulate dai consulenti degli imputati”.

In ogni caso, e nonostante le difficoltà interpretative possibili, la Corte di Assise non ha avuto alcuna difficoltà a pronunciarsi, con tranquillizzante certezza, in ordine alla natura dei plot indicati con le sigle – 17, - 12 e 2B e, conseguentemente, dare a loro una valenza tecnico-scientifica che fosse utile e idonea alla ricostruzione del complessivo scenario di quella sera nel quale erano (o potevano essere) presenti altri aerei oltre al DC9.

E', quindi, opportuno riportare alcuni passaggi in merito.

“Ritiene la Corte che non possa prescindere, ai fini della presente analisi, dalle conclusioni a cui sono pervenuti, attraverso metodi diversi e progressivamente più approfonditi, molti tra gli esperti che si sono interessati della problematica.

È indiscutibile che la probabilità che i plot -17 e -12 siano una coppia di falsi plot è estremamente bassa anche per gli esperti della Selenia, che pure non ritenevano configurabile, una correlazione degli stessi con il plot 2B nel contesto di una ricostruzione dell'evento diversa da quella proposta dalla Commissione Misiti..... al tempo stesso sembra alla Corte, in relazione al quadro sopra delineato, particolarmente difficile in accettazione delle ipotesi che giustifica solo con macroscopici errori del radar Marconi, la presenza di un numero così consistente di plot apparentemente correlabili secondo molti esperti in una traiettoria non riferibile ai frammenti del DC9.... In tale quadro, pur se non decisivi, non possono essere d'altra parte globalmente trascurati nell'ambito di una valutazione complessiva dei dati disponibili anche i rilievi relativi all'esperimento del 1985 o alla presenza del serbatoio di un veicolo militare in un'area nella zona di recupero individuata proprio in relazione a questa traiettoria, che si ipotizzava rappresentasse il relitto del DC9.



D'altra parte, in relazione ai limiti della presente valutazione, finalizzata esclusivamente a verificare se i tre plot rappresentassero un oggetto reale e non scenari più vasti e articolati, non può non condividersi logicamente, il rilievo dell'esperto Dalle Mese sul fatto che comunque i dati dell'esperimento rappresentavano un quadro simile a quello della sera del disastro, non potendosi attribuire rilevanza decisiva, in senso contrario, alla differenza rilevabile tra alcune battute. Al dibattimento il Dalle Mese, che nella sua qualità di esperto radarista aveva toccato queste tematiche solo nelle note aggiuntive dell'otto aprile 1999, delle quali è stata dichiarata la nullità, ha ribadito di ritenere che i plot -17 e -12 correlati ad alcuni dei primari successivi all'incidente concorrano a formare una traiettoria, sottolineando come i dati dell'esperimento dell'aprile 1985 relativi al velivolo F104 mostrino un quadro molto simile a quello registrato la sera dell'incidente. In tale sede, ha ribadito analiticamente quale siano a suo avviso, i plot correlabili con -17 e -12 (2B, 3, 4, 6, 8A, 9A, 12, 13A, 19) sostanzialmente corrispondenti a quelli indicati nelle relazioni degli ausiliari della Selenia, anche se in una diversa prospettiva interpretativa. L'analisi comparativa con l'esperimento del 1985 è stata elaborata in termini più approfonditi in un contesto molto più ampio e articolato anche dai consulenti di parte civile, i quale nel documento esplicativo del 2 maggio 2003 hanno sottolineato come nel primo intercettamento il velivolo F104 diede luogo sull'estratto Marconi 3 a tre rilevamenti si solo primario, due dei quali, alle ore 17,46,50 e 17,48,01 separati fra loro da 12 battute radar senza risposta primaria.

Alla luce di tutti questi elementi di valutazione, ritiene pertanto la Corte che i dati del radar Marconi emergenti dai tabulati della sera del 27 giugno 1980 e relativi al Settore 7 interessante il percorso del DC9 IH 870 siano indicativi, con una probabilità apprezzabile significativamente superiore a quella ipotizzata dalla commissione Misiti, della presenza di almeno il veicolo intersecante la rotta del DC9 in corrispondenza della zona del disastro. Si tratta, d'altra parte di una conclusione a cui, come si è già rilevato la Corte ha ritenuto comunque di dover intervenire alla luce di tutto il complesso di cognizioni tecniche che sono state



acquisite nel corso dell'istruttoria e nella piena consapevolezza di tutte le argomentazioni sottolineate, in primo luogo, dagli esperti della Selenia nel 1990 – in seguito riprese dalla commissione Misiti e dai consulenti degli imputati sugli elevati margini di errore del radar Marconi. Nel momento in cui, invece, la valutazione si sposta all'anno 1980, è logico che l'analisi critica della condotta posta in essere dagli esperti radaristi dell'A.M. a brevissima distanza di tempo dal fatto non potrà, in alcun modo, tener conto di queste nozioni acquisite in epoche successive, ma dovrà essere fondato esclusivamente sul patrimonio di conoscenza disponibile a tale momento”.

Il processo davanti alla Corte di Assise di Appello.

A seguito di impugnazione del Pubblico Ministero, limitatamente alle posizioni degli imputati Lamberto Bartolucci e Franco Ferri per il reato di cui agli articoli 110 – 81 cpv. – 289 c.p. e art. 77 c.p.m.p., è stato instaurato il procedimento di secondo grado.

La Corte di Assise di Appello di Roma con sentenza del 15/12/2005 ha assolto gli imputati Bartolucci e Ferri dal reato come derubricato dalla Corte di Assise di 1° grado (dall'ipotesi di impedimento a quella di turbativa) perché il fatto non sussiste ai sensi dell'art. 530 c. II c.p.p. emettendo il seguente dispositivo:

“La Corte di Assise di Appello, in riforma della sentenza pronunciata il 30 aprile 2004 dalla III Corte di Assise di Roma nei confronti di Lamberto Bartolucci e Franco Ferri, assolve Lamberto Bartolucci e Franco Ferri dall'imputazione loro ascritta perché il fatto non sussiste”.

I giudici di secondo grado, hanno giustamente premesso che il reato da giudicare era solo quello contestato di alto tradimento che nulla aveva a che vedere con la ricerca degli autori o delle cause del reato di strage, esaminato quest'ultimo dal giudice istruttore che, al riguardo, aveva emesso sentenza di non doversi procedere perché rimasti ignoti gli autori del reato.



Dopo la doverosa premessa diretta a circoscrivere l'ambito processuale all'imputazione di alto tradimento rispetto a quella di strage (peraltro inquadramento ben presente a tutti gli attori processuali già fin dal processo di primo grado che, solo le logiche implicazioni che ne derivavano in fatto, avevano portato ad ampliare come tematica analizzata nel corso del giudizio), i giudici di appello hanno analizzato la motivazione della sentenza alla luce dei gravami formalizzati da tutte le parti processuali già presenti nel precedente dibattimento.

Il collegio giudicante, dopo aver ripreso ed esposto il ragionamento dei colleghi che li avevano preceduti con particolare riferimento all'analisi dei plot – 17, - 12 e 2B ritenendoli una traiettoria di un altro aereo presente che volava accanto al DC9, hanno ritenuto non condivisibile tale decisione affermando che i giudici di prime cure, nel loro argomentare, avevano effettuato *“un salto logico non giustificabile”* e che, invece, la ritenuta presenza di altro velivolo era *“supportata solo da ipotesi, deduzioni, probabilità e da basse percentuali di significato dichiaratamente neutro, e mai da una sola certezza.”* (pag. 68 sentenza).

Valutando le testimonianze e gli atti documentali i giudici di Appello hanno ritenuto che dagli stessi non fossero emersi elementi riferiti o comunque conosciuti dagli imputati Bartolucci e Ferri che potessero avere fatto sorgere in capo agli stessi responsabilità di natura penale e, conseguentemente, hanno pronunciato sentenza di assoluzione.

La sentenza della Corte di Cassazione.

Con sentenza n. 34/2007 la Corte di Cassazione, sezione 1 penale, ha dichiarato inammissibile, per carenza di interesse, il ricorso del Pubblico Ministero e ha rigettato il ricorso delle parti civili e, per l'effetto, ha confermato la sentenza emessa dalla Corte di Assise di Appello del 15/12/2005, ritenendo che la sentenza dei giudici d'appello pronunciata ai sensi dell'art. 530 c. II con la formula *“perché il fatto non sussiste”* costituisce un completo e pieno riconoscimento dell'innocenza degli imputati dai reati contestati senza alcuna riserva o aspetto che possa in qualche modo mettere in dubbio una pronuncia assolutamente liberatoria (pagg. 4 e 5).



Hanno chiarito i supremi giudici che la sentenza gravata si era soffermata in più punti per sottolineare l'assoluta mancanza di prova a carico degli imputati in ordine ai reati contestati, quindi la pronuncia, seppur ex art. 530 c. II deve fare riferimento alla "mancanza" della prova non già "all'insufficienza o alla contraddittorietà" della stessa (pag. 6)

A seguito della decisione della Suprema Corte di Cassazione la vicenda relativamente alla contestazione di cui all'art. 289 c.p. si deve ritenere coperta dal giudicato e non più suscettibile, sotto questo particolare aspetto, di giudizio.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes.

I PROCESSI DAVANTI AL GIUDICE CIVILE

Prima di analizzare i vari procedimenti civili che si sono occupati della vicenda, è bene precisare che le decisioni che sono state assunte dai diversi giudici nei vari gradi di giudizio, si sono fondate essenzialmente sulle prove acquisite nel corso dell'istruttoria penale.

I giudici civili, infatti, hanno acquisito – a seguito di produzione delle parti interessate – la documentazione raccolta in sede di indagine dal giudice istruttore, prima, e nel corso del dibattimento penale, dopo.

1) La vertenza ITAVIA/ MINISTERI

• La sentenza del Tribunale di Roma n. 37714 del 25/7/2003

In sede civile, il primo giudice a pronunciarsi sulla vicenda è stato il Tribunale di Roma, sezione stralcio VI bis, dott. Batticani, il quale decidendo sul ricorso dell'Aerolinee Itavia s.p.a contro i Ministeri della Difesa, dei Trasporti e dell'Interno ha sentenziato che:

“L'aereo al momento dell'esplosione procedeva sulla rotta assegnata, ov'era regolarmente stabilizzato. Tale circostanza è pacifica. Della sicurezza della circolazione dell'aereo dell'Itavia nell'ambito della rotta assegnata rispondono i Ministeri convenuti che ciascuno per le proprie competenze dovevano garantire l'assenza di ostacoli alla circolazione aerea e/o di altri velivoli lungo la rotta assegnata al DC9. Nel caso in esame, è emersa, invece, la presenza di altri due velivoli lungo la stessa rotta assegnata al DC9 e nonostante il rispetto del piano di volo da parte del DC9 Itavia e che era stato indicato sino a pochi minuti prima dell'incidente. I Ministeri competenti non hanno adottato misure idonee a prevenire l'incidente (assegnando a es. altra rotta per il velivolo quel giorno). E' da ritenere, a parere del decidente, che l'aereo dell'Itavia sia stato abbattuto da un missile (pag. 12 sentenza). Tale convincimento deriva dall'esame dei documenti prodotti agli atti del giudizio e ritiene di poter escludere l'ipotesi che a provocare la caduta sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo e all'interno dell'aereo (pag. 13 sentenza).



Il Giudice ha, quindi, indicato dettagliatamente i documenti e le risultanze degli stessi dai quali ha tratto il proprio convincimento e richiamando, in particolare, il parere della maggioranza dei periti del collegio peritale nominato dal G.I. (Imbimbo, Migliaccio e Lecce) ha ritenuto che:

“a causare il disastro è stato un missile dotato probabilmente di una testa di guerra del tipo “continuous rod” che ha maggiori probabilità di non lasciare tracce” (pag. 15 sentenza).

Quindi ha concluso affermando che:

La contemporanea circolazione di un altro aereo (ovvero di due altri aerei) lungo la stessa rotta assegnata poco prima della caduta all’aereo Itavia è un fatto colposo imputabile in concorso ai Ministeri convenuti. Il DC9 è stato intercettato mentre era stabilizzato sull’assegnata aerovia ea causa della presenza di uno o più aerei, da un missile che lo ha abbattuto. I Ministeri convenuti avrebbero, viceversa, dovuto garantire la regolare circolazione aerea del DC9 su quella rotta ovvero adottare misure idonee ed evitare che altri aerei circolassero sulla rotta già assegnata; ovvero ancora (se ciò non fosse stato possibile) non autorizzare il decollo del DC9 o il volo sulla solita rotta ovvero assegnare altra rotta. V’era, quel giorno una particolare situazione nei cieli che imponeva l’adozione di speciali misure.” (pag. 17 sentenza).

- **La sentenza della Corte di Appello di Roma 1852 del 13/3/2007**

La Corte di Appello di Roma, a seguito di appello, con sentenza n. 1852 del 13/3/2007, ha accolto il gravame dei Ministeri condannati al risarcimento dal Tribunale con la sentenza n. 37714/03 ritenendo opinabili le certezze espresse dal Tribunale sulla causa del sinistro affermando che, ove quando fosse stato accertato che il sinistro si verificò per un missile lanciato da un aereo rimasto ignoto, bisognava individuare uno specifico obbligo a carico dei Ministeri di impedire l’evento; che in ogni caso occorreva anche provare che i Ministeri conoscessero il comportamento commissivo dannoso dell’aereo nemico mentre nella fattispecie la

colpevolezza dei Ministeri convenuti si faceva discendere dal solo fatto di non avere garantito la sicurezza del volo e di non avere adempiuto ai propri obblighi istituzionali e che in ogni caso non era provato che una diversa valutazione della situazione creatasi nell'aerovia del DC9 avrebbero consentito di intervenire tempestivamente.

- **La sentenza della Corte di Cassazione, sezione III, n. 10285/09 11/2/2009**

La sentenza della Corte di Appello n. 1852 sopra richiamata è stata gravata da ricorso per Cassazione dalla società Itavia.

I Supremi giudici, con la sentenza richiamata, ed escludendo l'utilizzabilità delle due sentenze penali prodotte da parte dei Ministeri, hanno annullato la sentenza n. 1852 della Corte di Appello, con rinvio ad altra sezione della medesima Corte capitolina.

In particolare hanno statuito i giudici di legittimità che:

“il processo civile deve proseguire il suo corso senza essere influenzato dal processo penale e il giudice civile deve procedere ad autonomo accertamento dei fatti e delle responsabilità (pag. 14 sentenza) e ciò tenuto conto della diversa regola probatoria vigente per i due processi e cioè quella “oltre il ragionevole dubbio” che disciplina il processo penale e quella “del più probabile che non” propria del processo civile.

Nella controversia civile, quindi, il giudice nel valutare il nesso causale deve fondarlo su logiche di tipo probabilistico e che *il principio della probabilità prevalente si applichi anche allorché vi sia un problema di scelta di una delle ipotesi, tra loro incompatibili o contraddittorie, sul fatto quando tali ipotesi abbiano ottenuto gradi di conferma sulla base degli elementi di prova disponibili”.* *Il criterio della probabilità prevalente fonda anche il sistema logico-operativo della prova presuntiva che è essenzialmente un ragionamento probabilistico per giungere alla conclusione più probabile (fatto ignoto) tra quante possono essere ipoteticamente tratte dalla stessa premessa e cioè dal fatto noto (pag. 18 – 19 sentenza).*



Hanno proseguito i giudici di legittimità:

“la Corte di merito ha erroneamente mancato di attribuire alla circostanza che l’evento (connesso alla penetrazione nello spazio aereo italiano e all’occupazione dell’aerovia assegnata all’Itavia da parte di veicoli da guerra non autorizzati e non identificati) era di quelli che le norme di condotta (relative all’attività di sorveglianza dei due Ministeri) intendeva evitare ... Il solo fatto che i predetti convenuti non avessero conoscenza della presenza di velivoli nell’aerovia assegnata a Itavia e a maggior ragione che si trattasse di aerei militari non identificati, di per sé, non è elemento idoneo a escludere la colpevolezza poiché integra, proprio se non altrimenti giustificato, l’inosservanza delle norme di condotta e di sorveglianza e controllo o quantomeno il difettoso esercizio di tali attività. La Corte avrebbe dovuto valutare le eventuali prove fornite dai Ministeri convenuti che nonostante il controllo degli spazi aerei secondo le normali tecniche dell’epoca, l’intrusione dell’aereo militare ostile non fu percepita per fattori eccezionali e imprevedibili ovvero che l’evento non fu evitabile...La Corte si contraddice quando afferma che non sussiste la prova circa la conoscenza da parte di organi dello Stato della presenza di velivoli anche solo potenzialmente pericolosi nell’aerovia assegnata a Itavia e poi afferma che “è noto che lo Stato italiano, attualmente, ma ancor di più negli anni ’80 era quotidianamente attraversato da aerei militari stranieri ubicati nelle diverse basi Nato e sulle portaerei. L’imprevedibilità e la straordinarietà in linea logica poteva sussistere se l’aereo, armato con missili, fosse stato identificato e autorizzato all’ingresso nei confini nazionali. Se, invece, l’aereo non era identificato e si nascondeva in coda a un aereo di linea non poteva ritenersi imprevedibile una condotta pericolosa in danno di tale ultimo aereo che veniva inseguito in violazione di norme internazionali sugli spazi aerei” (pag. 26 – 27 e 28 sentenza).



2) La vertenza DAVANZALI / MINISTERI

- **La sentenza del Tribunale di Roma n 1887/04**

A seguito di giudizio promosso da Davanzali Aldo, proprietario della soc. Itavia e quindi del DC9, il Tribunale di Roma rigettò la domanda di riconoscere responsabili i Ministeri della Difesa e dei Trasporti in relazione alla caduta dell'aereo della sua Compagnia a seguito di ritenute fonti di responsabilità da parte di ufficiali dell'aeronautica militare che, attraverso la distruzione e la manipolazione di prove, nonché l'occultamento e l'alterazione della verità avevano depistato le indagini indirizzandole verso una inesistente responsabilità del vettore sulla ritenuta causa del cedimento strutturale del velivolo.

- **La sentenza della Corte di Appello di Roma n. 3911 del 4/10/10**

Il gravame del Davanzali davanti alla Corte di Appello di Roma fu da questa rigettato per esclusione del nesso di causalità dei danni prospettati con l'intenzionale attività ascrivibile ai Ministeri di inquinamento probatorio ripetuta e duratura (pure riconosciuta dal giudice di primo grado)

- **La sentenza della Corte di Cassazione, sezione III, n. 23933 2/10/13**

Detta sentenza assume una importante rilevanza sotto un duplice profilo: il primo ribadisce l'esistenza di un'attività di depistaggio, il secondo richiama il giudizio sulla sussistenza del depistaggio sulla vicenda della caduta del DC9 da parte di precedenti sentenze della suprema Corte.

Entrambi i punti appare utile riportare quanto scritto dai giudici di legittimità:

“Va premesso che la Corte territoriale (la Corte di Appello n.d.r.) riconosce che il giudice di primo grado ha ritenuto “dimostrata una intenzionale attività di inquinamento probatorio, ripetuta e duratura nel tempo svolta a livelli decisionali e operativi, posta in essere da militari dell'aeronautica militare sia presso le strutture di base sia presso il vertice dell'amministrazione” (pag. 8 sentenza).



Ritiene questa Corte che elemento risolutore della controversia sia l'accertamento in fatto, operato nei pregressi gradi di merito e ormai non più suscettibile di essere rimesso in discussione, della sussistenza di un'attività di depistaggio: tale accertamento, effettuato dal giudice di primo grado, è qualificato dalla Corte di appello come non reso oggetto di un'impugnativa incidentale. Sul punto si è quindi formato, in via irretrattabile e per scelta processuale delle amministrazioni, il giudicato interno, e su tale conclusione si infrangono irrimediabilmente tutte le argomentazioni da queste ancora oggi svolte in ordine agli sviluppi e agli esiti dei processi penali seguiti alla dolorosa vicenda della sciagura aerea di Ustica. Se depistaggio deve qui aversi per definitivamente accertato, risulta oltretutto perfino irrilevante ricercare la causa effettiva del disastro nonostante la tesi del missile sparato da aereo ignoto, la cui presenza sulla rotta del velivolo Itavia non era stata impedita dai Ministeri della Difesa e dei Trasporti, risulti ormai consacrata pure nella giurisprudenza di questa Corte (Cass. 5/5/2009 n. 12285, ma soprattutto in termini ancora più netti Cass. 28/1/2013 n. 1871 che afferma, quanto al disastro di Ustica, essere abbondantemente e congruamente motivata la tesi del missile rigettando definitivamente il ricorso dell'avvocatura dello Stato avverso l'affermazione in tal senso della Corte di Appello di Palermo) (pag. 10 e 11 sentenza)

3) La vertenza FAMILIARI VITTIME / MINISTERI

- **La sentenza del Tribunale di Palermo del 10/9/2011**

Il Tribunale di Palermo, sezione III civile dott.ssa Proto Pisani, in data 10/9/2011 ha emesso quattro sentenze nelle cause promosse dai familiari delle vittime contro i Ministeri della Difesa, dei Trasporti degli Interni e della Presidenza del Consiglio.

Si riportano, in brevissimo estratto, le argomentazioni del giudice in ordine al punto che interessa l'individuazione della possibile causa della caduta del DC9.

Ha statuito il giudice.



Circa le tre possibili cause della caduta dell'aereo tecnicamente sostenibili- e cioè la quasi collisione, l'abbattimento ad opera di un missile, e l'esplosione interna (non prendendosi in considerazione l'ipotesi del cedimento strutturale in quanto pacificamente esclusa da tutte le indagini di natura tecnica: cfr. sul punto pag. 3053 e ss. della sentenza-ordinanza del Giudice Istruttore parte I, Libro I, capo I, titolo 3, sottotitolo II) - il Tribunale ritiene potersi escludere, nel rispetto degli standards di prova sopra specificati, quella dell'esplosione interna per le motivazioni che si vanno ad esporre.... L'esclusione dell'esplosione di un ordigno collocato all'interno del velivolo quale causa del sinistro, e l'affermazione – in termini di maggiore probabilità- che la causa del disastro sia da individuare in un evento collegato alla presenza di velivoli militari nelle immediate vicinanze del DC9 al momento della sua caduta deve ritenersi sufficiente - ai fini del presente giudizio civile – per l'affermazione della responsabilità dei Ministeri convenuti in relazione alla caduta dell'aereo, senza che si renda necessario un ulteriore livello di analisi delle cause al fine di discriminare la maggiore probabilità tra quella della quasi collisione e quella della detonazione di un missile (che richiederebbe un ulteriore approfondimento e l'espletamento di una ulteriore prova di natura tecnica), poiché entrambi gli scenari ritenuti più probabili (e, allo stato, parimenti probabili) consentono di configurare il medesimo contributo causale apportato all'evento caduta dell'aereo dai Ministeri convenuti, consistente nell'aver consentito (rectius: nel non avere evitato) che il volo civile si venisse a trovare nello scenario aereo che ha consentito il suo abbattimento, e che si presenta identico per l'ipotesi della quasi collisione e per quello dell'esplosione del missile.....Nonostante la contraria opinione espressa al riguardo dal Collegio Misiti (esclusi i suoi componenti Held e Casarosa), la presenza di aerei militari nella fase terminale del volo del DC9 e nelle sue immediate vicinanze permette di escludere l'ipotesi della bomba perché una presenza puramente fortuita in concomitanza con l'esplosione di una bomba può essere considerata un evento altamente improbabile e comunque non darebbe conto della mancata segnalazione del fenomeno da parte dei piloti che non possono non averlo notato.



Più in particolare l'efficacia discriminante dell'elemento presenza di altri aerei deriva dal modo in cui viene configurata tale presenza in base alla perizia radaristica Dalle Mese - che ritiene probabile l'inserimento di un velivolo nella scia del DC9 al fine di nascondersi al rilevamento dei radar e il compimento di un'operazione di intercettazione di tale velivolo da parte di due caccia nella fase finale del volo del DC9: in un tale contesto, definibile di guerra o di polizia internazionale, ascrivere la caduta del DC9 all'esplosione di una bomba collocata all'interno del DC9 sarebbe, più che improbabile, assurdo.

L'elemento della presenza di altri aerei, per quanto sinora esposto in ordine agli esiti delle perizie e consulenze tecniche, può ritenersi raggiunto con ragionevole certezza sulla base della perizia Dalle Mese e ciò in considerazione:

- della logicità e linearità di quella perizia, e della compiuta risposta fornita dai periti a tutte le osservazioni critiche mosse al loro lavoro dai consulenti tecnici di parte imputata;*
- della maggiore completezza dei dati a disposizione del collegio Dalle Mese rispetto a quelli a disposizione del collegio Misiti (che peraltro non escludeva che dai dati radar fosse desumibile la presenza di altri aerei, limitandosi a rilevare la mancanza di evidenze in tal senso), in ragione della sopravvenuta collaborazione della Nato che ha fornito elementi indispensabili per l'interpretazione dei dati radar;*
- della considerazione da parte della perizia Dalle Mese dello scenario aereo presente nelle vicinanze del DC9 durante l'intero arco del suo volo e non soltanto nella sua fase terminale;*
- della ben diversa affidabilità dei componenti di quel collegio radaristico rispetto a quella mostrata dai periti radaristi del collegio Misiti ed evidenziata dal G.I. nella parte della sentenza ordinanza dedicata agli inquinamenti peritali;*
- infine - per quanto si va ad esporre - del riscontro esterno alle emergenze dei dati radar come ricostruite dal collegio Dalle Mese fornito da elementi di natura non tecnica (testimonianze relative al rilevamento da parte degli operatori di altri velivoli, conversazioni TBT e tra siti durante il volo del DC9 e anche dopo l'incidente, e prove di natura indiziaria).*



D'altra parte tanto l'ipotesi del missile quanto quella della quasi collisione (che rimangono in gioco dopo la discriminazione operata dai dati tecnici relativi alla presenza di altri aerei) risultano compatibili con i dati tecnici relativi alle modalità di collasso della struttura dell'aereo (sul punto per quanto riguarda la quasi collisione si vedano i chiarimenti forniti dai periti Casarosa e Held nelle note del 7.7.1999, rispetto alle specifiche critiche mosse dai consulenti di parte civile), le quali peraltro risultano coerenti con tutte e tre le ipotesi in discussione.

Quindi il giudice ha esposto tutti gli elementi che erano a sostegno di quello che ha ritenuto essere *“Lo scenario più probabile in cui è avvenuto il disastro”*.

Si riporta, di seguito, il passo integrale della motivazione sul punto.

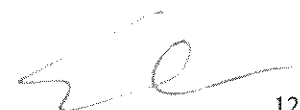
Infine, posta la valenza fondamentale, ai fini dell'individuazione della causa del disastro, attribuita da questo giudice alla presenza di altri velivoli od oggetti volanti nell'intorno spaziale e temporale del volo del DC9, appare opportuno a questo punto approfondire la connessione tra i dati tecnici che emergono dai rilevamenti radar come esaminati dalla perizia Dalla Mese, e i riscontri esterni a tali dati forniti da elementi di natura diversa, e ciò al fine di rappresentare quale sia lo scenario più probabile nel quale è avvenuto il disastro. I fatti rilevati dalle 18.26.10 zulu alle 18.30.00 zulu rivelano una situazione aerea complessa che può avere consentito l'inserimento di un velivolo nella scia del DC9 al fine di evitare di essere rilevato dai radar, e una serie di anomalie sia nelle rilevazioni radar che nel comportamento dei velivoli presenti nelle immediate vicinanze del DC9 che possono trovare agevole spiegazione con tale evenienza. E invero: – nella conversazione TBT delle 18.26.06Z, tra il controllore di Roma-Ciampino e il pilota del DC9, Roma controllo, dopo aver chiesto al pilota del DC9 di identificarsi – fatto di una certa stranezza, dato che il transponder 1136 abbinato al volo IH870 era stato assegnato dallo stesso operatore di Ciampino ben sei minuti prima (v. conversazione TBT delle 18.20.26Z) – comunica al pilota: “Ok, è sotto radar, vediamo che sta andando verso Grosseto, che prua ha?”; il pilota del DC9, esprimendo sorpresa, risponde: “l'870 è perfettamente allineato sulla radiale di Firenze, abbiamo 153 in prua” – quindi Sud-Est e non Sud-Ovest, come sembra vedere Ciampino; quindi il controllore di Roma-Ciampino:



“Adesso vedo che sta rientrando, quindi praticamente, diciamo che è allineato. Mantenga questa prua”. La risposta del pilota del DC9 esprime nuovamente stupore: “Noi non ci siamo mossi, eh?”; – nello stesso contesto temporale ad ore 18.24.42, 18.24.59, 18.25.52, 18.26.45 la perizia Dalle Mese evidenzia quattro delle dodici irregolarità nelle registrazioni del radar civile della traccia del DC9 che la perizia riconduce alla presenza di un velivolo nascosto nella scia del DC9 (cfr. pag. 2686 della sentenza-ordinanza, lettere a),c), f) e g): rispettivamente doppia risposta da SSR, mancata rilevazione di SSR, elevati errori angolari e doppia risposta SSR, elevati errori angolari e doppia risposta SSR); – alle ore 18.29.05 e 18.29.11 la perizia Dalle Mese evidenzia altre due delle dodici 50 irregolarità nelle registrazioni del radar civile della traccia del DC9 che la perizia riconduce alla presenza di un velivolo nascosto nella scia del DC9 (cfr. pag. 2686 della sentenza-ordinanza, rilevazione di un plot primario non correlabile con nessun secondario e localizzato in posizione intermedia tra il DC9 e l’F104, e elevato errore angolare nella determinazione della posizione del DC9); – il transponder 1136 viene associato dal radar civile di Ciampino al volo IH870 solo sei minuti dopo la sua assegnazione avvenuta alle 18.20 perchè in precedenza la risposta 1136 viene recepita in modo insufficiente (cfr. pag. 379 della sentenza-ordinanza): tale fatto (poiché è certo che il transponder del DC9 era perfettamente funzionante) può essere spiegato: a) con la presenza di altro velivolo diverso da quelli identificati in quel contesto (e cioè i due F104 identificati con codice 4200 e il volo Bergamo - Ciampino di codice 1133, parallelo e contemporaneo al DC9 ma a una quota di 25.000 piedi, mentre il DC9 si trova in fase di salita a quota 19.000 piedi) nelle vicinanze e poi in scia al DC9 che disturbi le frequenze e la ricezione del transponder del DC9; b) con il fatto che trovandosi il DC9 in fase di salita alla quota di 19.000 piedi e distanza di 125 miglia è ai limiti della portata del radar primario, e viene identificato dal solo radar secondario (cfr. sul punto perizia Dalle Mese pagg. 2593 e 2687 della sentenza ordinanza del G.I.); – nel corso di una comunicazione tra Ciampino e Poggio Ballone, registrata sul canale 15 del sito romano ad h.18.30Z, viene data allerta su un velivolo che, in uscita dalla zona Delta (zona di esercitazioni militari denominata “Delta”, geograficamente posta al



centro della Toscana), sarebbe sul punto di inserirsi nella aerovia civile A-14 in prossimità del passaggio del DC9 Itavia; – alle ore 18.26Z e 18.31Z, un F104 che naviga poche miglia a Nord-Ovest del DC9 (e che alle 18.28.43 è così vicina al DC9 che di esso assume SIF 3 pari a 1136 : cfr. perizia Dalle Mese pag. 2451 della sentenza-ordinanza) segnala con codice 73 di SIF1 una situazione di emergenza, che gli esperti dell’NPC qualificano come emergenza generale (cioè non relativa al velivolo) confermata (evento rilevabile dalla THR di Poggio Ballone); – sulla base delle THR di Potenza Picena e di Poggio Ballone, si individua la traccia LG461, corrispondente a un velivolo in volo contemporaneamente al DC9 e ai due F104, nelle immediate vicinanze, non associabile a nessuno dei velivoli identificati in quel contesto spaziale e temporale, di cui si perde la traccia nel contesto temporale in esame in prossimità del DC9 Itavia, individuato nella perizia Dalle Mese quale possibile candidato a rappresentare l'aereo che ha effettuato la manovra di inserimento; – è presente un Awacs sull’Appennino tosco-emiliano dalle ore 18.20 Z in costanza del passaggio del DC9 Itavia, rilevabile dalla THR di Poggio Ballone, durante gli accadimenti sopra 51 elencati, che si verificano tutti tra le 18.26Z e le 18.30Z. Tra le 18.30 e le 18.33Z circa non soccorrono più, a causa di un “buco” sulla THR, i dati del sito di Poggio Ballone; si tratta di un elemento di cui non è stata fornita alcuna spiegazione; inoltre come s’è detto, la scomparsa del nastro di registrazione, nonostante che costituisse oggetto di sequestro da parte dell’A.G., ha sottratto all’inchiesta la relativa CDR, la cui analisi avrebbe avuto una funzione di sommo rilievo per l’interpretazione dei dati sopra descritti, in particolare per i dati del codice di emergenza squoccato dall’F104 e per quello della presenza del Awacs. Il buco presente nella THR di Poggio Ballone e la mancata messa a disposizione dell’autorità giudiziaria dei nastri di registrazione di Poggio Ballone, considerati unitamente a tutti gli elementi appena descritti, possono spiegarsi in ragione della validità dell’ipotesi dell’inserimento, proprio in questo contesto spazio-temporale, di un velivolo nella scia del DC9 al fine di evitare di essere rilevato dai radar. Tra le 18.40.09 e le 18.44 Dalle Mese individua due eventi radaristici che identificano una traiettoria di un secondo velivolo



parallelo al DC9 a una distanza di 1.04 miglia, che ha naturale e logica spiegazione con la presenza di un velivolo nascosto; e alle 18.44 secondo quanto desumibile dalla figura E 28 della perizia il DC9 si immette sul Tirreno all'altezza dell'isola di Ponza; la perizia Dalle Mese individua inoltre le tracce PR6 e PR7 presenti nella zona di Ponza tra le 18.43 e le 18.46. I testi Cucchiarelli, Diamanti e Colonnelli hanno rilevato dalla sala operativa del radar di Ciampino, la presenza di traffico militare a ovest, sud ovest, di Ponza il giorno 27.06.80 nell'imminenza dell'incidente, descritto come traffico collegato con la presenza di una portaerei; gli esperti del Nato Programming Center di Bruxelles, nella relazione trasmessa al GI del giugno 97, confermano, sulla base degli IFF presenti sulle THR e dei dati emersi dal radar civile di Fiumicino (che la Commissione ad hoc ha esaminato) nonché, in generale, dei movimenti dei velivoli militari nell'area del Tirreno, la presenza di una portaerei.

La mancanza del DAI di Licola e dei nastri di registrazione di Poggio Ballone non consente di verificare se i radar militari avessero registrato la presenza di velivoli militari lungo la rotta del DC9 nella zona di Ponza. Nell'immediatezza dell'incidente (18.59 Z): – i plots -17 e -12 sono stati attribuiti dalla perizia Dalle Mese (e prima dagli esperti americani Lund e Macidull e Transue e dalla Perizia BLASI del marzo 1989) alla traiettoria di un altro velivolo che, nella parte finale del volo del DC9 viaggia parallelamente ad esso in direzione sud, per poi virare verso il DC9; – questa tesi trova conferma in elementi di carattere indiziario quali, oltre al contesto sopra descritto che rende ipotizzabile la presenza di un velivolo nascosto nella scia del DC9, il rinvenimento del serbatoio di un caccia in una zona del mare individuata sulla base della predetta traiettoria e la mancata messa a disposizione dell'Autorità giudiziaria del DAI del sito della Difesa Aerea di Licola, che avrebbe consentito di vedere se la traiettoria ipotizzata sulla base dei plot -17 e -12 proseguisse o meno dopo l'incidente; – tale dato considerato unitamente a quello di un velivolo nascosto nella scia del DC9, ritenuto plausibile dalla perizia Dalle Mese, rende verosimile l'effettuazione da parte dell'aereo o della coppia di aerei che viaggia su traiettoria parallela al DC9 di una manovra di attacco o di intercettazione nei confronti del velivolo nascosto nella scia del DC9, nell'ambito della quale spiegare il disastro o per la quasi collisione avvenuta tra il DC9 e il

velivolo che volava di conserva (nella fase in cui quest'ultimo effettuava il sorpasso del DC9, come sostenuto, in termini di ipotesi più probabile, dai periti Casarosa ed Held) o per l'esplosione di una testata missilistica lanciata dai velivoli intercettori (come sostenuto dai consulenti tecnici di parte civile). Subito dopo l'incidente: – mancano i dati radaristici in quanto dalle 19.04 alle 19.12 e poi dalle 19.22. alle 19.48 si ha una interruzione nella registrazione dei nastri del sito di Marsala e non si dispone del DAI né di Marsala né di Licola né di Siracusa; – dalle registrazioni del sito di Marsala a partire dalle 19.48 emerge che tale sito della difesa aerea ha effettuato operazioni di guida assistita sul luogo dell'incidente di un velivolo diverso da quelli del soccorso ufficiale, intervenuti solo successivamente.

Tutti gli elementi considerati consentono di ritenere provato – secondo gli standards di certezza propri del giudizio civile - che l'incidente occorso al DC9 si sia verificato a causa dell'operazione di intercettazione realizzata da parte di due caccia, che nella parte finale della rotta del DC9 viaggiano parallelamente a esso, di un velivolo militare precedentemente nascostosi nella scia del DC9 al fine di non essere rilevato dai radar, quale diretta conseguenza dell'esplosione di un missile lanciato dagli aerei inseguitori contro l'aereo nascosto oppure di una quasi collisione verificatasi tra l'aereo nascosto e il DC9. Tale ricostruzione della dinamica del sinistro potrebbe trovare ulteriore conforto nell'elemento dedotto da parte attrice, ma non sufficientemente provato, per cui nella zona della aerovia civile Ambra 13 in cui si è verificato l'incidente (punto Condor o Doras) passava una aerovia militare. In ordine all'insufficienza della prova di tale allegazione si rileva che le dichiarazioni rese dal teste Chiarotti Elio all'udienza del 21.22001 del processo di Assise di primo grado non sono sufficientemente chiare né in ordine alla natura della advisory rout identificata come Delta Whisky 12, né in ordine alla sua collocazione spaziale.

La sentenza è quella che - fra le tante pronunce dei giudici civili che si sono occupati del caso - ha affrontato in modo più sistematico e approfondito la vicenda ripercorrendo tutta l'ampia fase istruttoria penale analizzandone ogni aspetto in maniera serrata e critica, vagliando tutti i punti di vista e verificando eventuali ipotesi alternative.



La sentenza riportata è stata confermata nei successivi gradi di giudizio.

Va qui ribadito che, oltre alla richiamata pronuncia, la vicenda è stata oggetto di numerosi altri giudizi emessi da altri giudici del Tribunale e della Corte di Appello civile di Palermo (anch'essi confermati dalla Corte di Cassazione).

Tutti i giudicati sono stati concordi nell'affermare la responsabilità dei Ministeri della Difesa e dei Trasporti circa la caduta del DC9 Itavia e ciò sotto il duplice aspetto: il non avere assicurato la sicurezza del volo Itavia e l'attività di depistaggio. In sostanza il contesto radaristico, consistente nell'aver dimostrato la presenza e l'interferenza di aerei non identificati nelle immediate vicinanze del DC9, è stato univocamente riconosciuto e accertato dai giudici civili che, di volta in volta, si sono occupati della vicenda.

- **Considerazioni conclusive sulle sentenze emesse nei diversi gradi da giudici civili.**

Dalle numerose sentenze, ormai passate in giudicato, emesse dai giudici civili di Palermo e di Roma le conclusioni che si possono trarre sono le seguenti:

- la caduta del DC9 non fu causata da una esplosione interna dovuta al posizionamento di una bomba nel velivolo;
- la causa della caduta dell'aereo Itavia fu dovuta a un fattore esterno cioè all'abbattimento mediante un missile;
- nello scenario volativo la sera del 27 giugno 1980 erano presenti diversi aerei, oltre al DC9 e alcuni vicino a esso, oppure per l'effetto di una condotta di volo definibile di "quasi collisione";
- ci fu un'attività di depistaggio cioè *una intenzionale attività di inquinamento probatorio, ripetuta e duratura nel tempo svolta a livelli decisionali e operativi, posta in essere da militari dell'aeronautica militare sia presso le strutture di base sia presso il vertice dell'amministrazione*".



LE NUOVE INDAGINI

Il nuovo procedimento per il reato di strage è stato riaperto in data 13/3/2008 a seguito di ulteriori elementi emersi dopo la conclusione del processo davanti alla Corte di Assise.

In data 5 febbraio 2007 il Presidente Emerito della Repubblica italiana on.le Francesco Cossiga (all'epoca del fatto Presidente del Consiglio dei ministri) ha dichiarato a questo ufficio di aver appreso notizie sull'abbattimento del DC9 dall'ammiraglio Fulvio Martini, suo consigliere militare.

In particolare l'on.le Cossiga ha riferito quanto segue:

La caduta del DC9 si è verificata quando io ero Presidente del Consiglio dei ministri, carica che ho continuato a esercitare per circa due mesi. La prima tesi che fu avanzata sulle cause della caduta dell'aereo era quella del cedimento strutturale. Successivamente Rana (presidente del R.A.I. Registro Aeronautico Italiano n.d.r.) aveva detto al ministro Formica che forse era altro. Quand'ero Presidente della Repubblica, lessi su un giornale che l'allora Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, onorevole Amato, aveva dichiarato che ad abbattere il DC9 era stato un aereo francese e che questo lo aveva appreso dall'ammiraglio Martini. Io uno o due giorni dopo l'intervista ho chiamato Martini e lui mi disse che riteneva che il DC9 era stato abbattuto da un aereo che era partito dalla portaerei Clemanceau che era al largo della base francese di Sartena. Martini non mi disse che aveva le prove di quanto affermava. Aggiunse che l'aereo francese aveva lanciato un missile perché credeva di avere davanti l'aereo di Gheddafi che fu salvato da un avvertimento di Santovito, direttore del Sismi. L'aereo francese avrebbe avuto indicazioni dal loro spionaggio che vi era in transito l'aereo di Gheddafi che doveva recarsi in Jugoslavia, così mi disse Martini. Il DC9 era partito in ritardo dall'aeroporto di Bologna e si trovò sulla traiettoria del missile sganciato dall'aereo, si trattava di un missile a risonanza, infatti, l'aereo non si è disintegrato. Il missile che ha colpito il DC9 era a frammentazione, aria-aria. Non sono certo se la base in prossimità della quale vi era la Clemanceau fosse Solenzara o altra simile, comunque confermo che la portaerei era in prossimità di una base francese in Corsica".



Si raccontò successivamente che il pilota dell'aereo che avrebbe lanciato il missile quando capì di aver abbattuto l'aereo civile si sarebbe suicidato. Questa cosa non fu mai provata. Poi iniziò la faccenda dei radar e si disse che vi erano delle difficoltà a darci il codice, che era in disuso ma che in realtà era già all'epoca in possesso dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Il colloquio con Martini avvenne quando ero Presidente della Repubblica, due giorni dopo circa un'intervista di Amato al giornale della quale ho riferito. Successivamente a ciò ho parlato con Amato, che mi ha detto che anche lui aveva appreso da Martini il fatto. I Servizi Segreti italiani mi dissero che avevano salvato Gheddafi e che lo avevano avvertito perché correva dei pericoli a volare nello spazio aereo del Mediterraneo. Questo è accaduto quando ero Presidente del Consiglio e si è verificata la caduta del DC 9. Non so nulla su eventuali relazioni tra la caduta del Mig libico e il DC9. A me fu detto che il pilota stava scappando, l'ipotesi che fosse di scorta all'aereo di Gheddafi è smentita dal fatto che non aveva il carburante necessario. I francesi erano sdegnati se si facevano domande su questo episodio, se fossero stati gli americani o gli inglesi lo avrebbero detto. Io ricordo che il Ministro degli Interni francese Poniatosky mi disse che era inutile che io facessi domande sulla guerra al terrorismo e che loro hanno due tradizioni, uno il terrorismo di Stato e due la difesa della libertà civili. Ricordo che le tesi sulla caduta del DC9 erano sostanzialmente due, la prima è che il missile avrebbe colpito un aereo postosi sotto il DC9, la seconda che avrebbe scambiato il DC9 per l'aereo di Gheddafi. Preciso che per la prima tesi l'aereo francese, poiché era in transito quello di Gheddafi, si era messo sotto il DC9 in modo che il radar non lo vedeva, ha lanciato il missile che è stato attratto dalla fonte di calore del DC9. L'altra tesi è che avrebbe scambiato un aereo per l'altro”.

La tesi che un caccia dell'aviazione francese potesse essere stato l'autore dell'abbattimento del DC9 Itavia, il presidente emerito Cossiga l'ha successivamente ribadita in una intervista all'emittente televisiva nel corso del telegiornale SkyTG24, in data 18/2/2008 esprimendosi nei seguenti testuali termini ricavati dalla trascrizione del servizio andato in onda:



Furono i nostri Servizi Segreti - adesso si può dire - che quando io ero Presidente della Repubblica informarono l'allora Sottosegretario di Stato, oggi Ministro dell'Interno Giuliano Amato e anche me che erano stati i francesi decollando dalla Clemenceau, un aereo di marina che aveva lanciato un missile. Un missile non a impatto ma a risonanza. Se fosse stato a impatto, non si sarebbe trovato nulla dell'aereo di Ustica. La tesi è questa, che loro sapevano che passava l'aereo di Gheddafi per andare o per tornare dalla Jugoslavia. La verità è che Gheddafi si salvò perché il Sismi, generale Santovito, appresa l'informazione, lo informò che lui era appena decollato e tornò indietro. I francesi questo lo sapevano e videro un aereo che era dall'altra parte dell'aereo italiano e si nascose dietro per non farsi prendere dal radar, perché l'ombra, .. si dice così.. dell'aereo italiano copriva, ombreggiava, cioè non lo faceva vedere il radar.

Il Presidente Cossiga ha riaffermato dette circostanze anche successivamente nel corso dell'udienza del 15/12/2008, nella causa civile celebrata a Palermo e conclusa con la condanna dei Ministeri al pagamento di somme risarcitorie a favore dei familiari delle vittime:

Sono venuto a conoscenza di questo fatto molto tempo dopo il disastro aereo perché presi visione di una intervista o comunque di dichiarazioni rese dall'allora sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio Giuliano Amato. Di questa cosa non parlai con Giuliano Amato e chiamai invece il Direttore del Sismi, l'ammiraglio Martini, perché Giuliano Amato in questa intervista o dichiarazione aveva affermato che l'ammiraglio Martini gli aveva riferito la circostanza che ad abbattere il DC9, per mero errore, sarebbe stato un aereo dell'aviazione marina francese decollato da una portaerei al largo sud della Corsica. Chiesi a Martini conferma di quanto risultava in quella intervista o dichiarazioni di Amato e l'ammiraglio Martini confermò di aver fornito questa informazione a Giuliano Amato che l'aereo francese aveva in realtà come missione l'abbattimento di un aereo che trasportava il colonnello Gheddafi. Ricordo anche che insieme all'ammiraglio Martini, considerammo, a tal proposito, la circostanza che un radar italiano "aveva battuto" la traccia sulla diagonale di Olbia, questa circostanza infatti, rendeva plausibile che l'aereo fosse partito da una portaerei.



Se, infatti l'aereo fosse partito da un aeroporto sarebbe rimasta traccia della partenza. Io chiesi all'ammiraglio Martini come aveva saputo questa cosa e lui mi rispose che queste informazioni giravano negli ambienti dei Servizi. Martini mi riferì anche che gli sembrava che il pilota francese si fosse suicidato dopo aver appreso che l'aereo che aveva colpito era in realtà un aereo civile italiano. Voglio precisare che quando prima ho parlato dell'intervista o dichiarazioni rilasciate da Amato intendevo dire che si trattava di interviste o dichiarazioni attribuite a lui ma non so se a torto o a ragione. Martini precisò anche che ad abbattere l'aereo italiano sarebbe stato un missile sganciato dall'aereo francese ma non mi precisò la natura del missile. Martini mi confermò di avere parlato di questa vicenda con Giuliano Amato.

A seguito delle dichiarazioni del Presidente Cossiga è stata svolta ampia attività di indagine.

In particolare sono state sentite a sommarie informazioni numerose persone, a diverso titolo a conoscenza dei fatti, sono state espletate diverse rogatorie internazionali, è stata acquisita ulteriore documentazione presso alcuni Ministeri ed Enti, a seguito di desegretazione di atti da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed è stata compiuta attività tecnica di intercettazione telefonica nei confronti di alcuni ex dipendenti dell'aeroporto di Grazzanise.

Di seguito si riportano alcune delle risultanze investigative.

LE SOMMARIE INFORMAZIONI PIÙ SIGNIFICATIVE

Le dichiarazioni rese al P.M. da coloro che ricoprivano cariche politiche.

Al fine di acquisire eventuali riscontri sulle circostanze riferite dal presidente Cossiga sono stati sentiti gli onorevoli Giuliano Amato, Rino Formica (all'epoca del fatto Ministro dei Trasporti) e Antonio Maccanico (all'epoca del fatto Segretario Generale della Presidenza della Repubblica).



Dichiarazioni dell'on.le Giuliano Amato al P.M.

L'on.le Giuliano AMATO, che aveva già reso testimonianza davanti alla Corte di Assise di primo grado in data 6/12/2001, e davanti alla Commissione parlamentare stragi, sentito da questo ufficio in data 5/2/2008, ha dichiarato, in sintesi, che:

circa la documentazione e la telefonata con Andò che emerge dagli atti acquisiti negli Stati Uniti, egli ha ricordato che in quel periodo le Autorità americane erano sempre più spazientite dal rispondere alle richieste italiane e ha precisato di avere, forse, parlato con l'ambasciatore Peter Secchia e di questo poi ha riferito al ministro Andò. Ha confermato le dichiarazioni rese alla Corte di Assise in ordine alle richieste di collaborazione a Clinton e a Chirac e alle risultanze delle stesse. Quanto alle dichiarazioni rese dal presidente Cossiga ha detto di ritenere poco credibile che l'ammiraglio Martini si sia espresso nei termini indicati dal Presidente in quanto Martini credeva all'ipotesi bomba e a lui non ha riferito di possibili responsabilità francesi. Non ha ricordato di aver detto a Cossiga quello che lui gli attribuisce e cioè le confidenze di Martini, affermando che forse fra loro c'era maggiore confidenza e che Cossiga non gli ha mai parlato di questa vicenda. Craxi aveva cercato di porre un freno allo zelo con il quale lui si interessava della vicenda.

Altre dichiarazioni sulla vicenda l'on.le Amato aveva rilasciato al Tribunale di Palermo, all'udienza del 16/12/2008, in una vertenza di natura civilistica fra i familiari delle vittime e alcuni Ministeri:

Non è vero (quanto riferito da Cossiga nello stesso processo all'udienza del 15/12/2008 n.d.r.). E' vero che negli ambienti che si occupavano della questione circolavano queste voci, come del resto, altre. Io però non ho mai avuto informazioni specifiche né ufficiali, né ufficiose che indicassero la Francia come responsabile del fatto. È vero che, se non sbaglio a fine settembre 1986, ricevetti una lettera dall'ammiraglio Martini nella quale si domandava se era opportuno l'affidamento del relitto alla società francese Ifremer, successivamente ammiraglio Martini con uno scritto indirizzato non ricordo a chi affermò che quei dubbi dovessero ritenersi superati".



Appare evidente che la versione resa dall'on.le Amato non sia compatibile, nei contenuti, con quella fornita dall'on.le Francesco Cossiga ed esse non sono, al momento, componibili, essendo, nelle more, deceduto l'on.le Cossiga.

Il 2 settembre 2023 l'on.le Giuliano Amato è ritornato sull'argomento rilasciando una intervista al quotidiano *La Repubblica* nella quale, significativamente, ha fatto riferimento alla ipotetica responsabilità dell'aeronautica francese con la complicità degli americani specificando che si sarebbe trattato di una operazione diretta a eliminare il leader libico Gheddafi che sfuggì all'atto proditorio perché avvisato preventivamente di non volare sulla rotta dove si era simulata una esercitazione, una messa in scena, che avrebbe dovuto spacciare l'attentato come incidente involontario.

Questi i passaggi più significativi dell'intervista:

“la versione più credibile è quella della responsabilità dell'Aeronautica francese con la complicità degli americani e di chi partecipò alla guerra aerea nei nostri cieli la sera di quel 27 giugno. Si voleva fare la pelle a Gheddafi, in volo su un MIG della sua aviazione. E il piano prevedeva di simulare una esercitazione della NATO con molti aerei in azione, nel corso della quale sarebbe dovuto partire un missile contro il leader libico: l'esercitazione era una messa in scena che avrebbe permesso di spacciare l'attentato come un incidente involontario.

L'ipotesi più accreditata è che quel missile sia stato lanciato da un caccia francese partito da una portaerei al largo della costa meridionale della Corsica o dalla base militare di Solenzara, quella sera molto trafficata. La Francia su questo non ha mai fatto luce.

La nostra aeronautica era schierata in difesa della menzogna. Era un segreto molto più grande di loro, un segreto che riguardava la NATO.

Non era del tutto irragionevole che i generali per tenere al sicuro il segreto si guardassero bene dal dividerlo con i politici.

Mi ero andato a studiare gli atti della prima commissione ministeriale guidata dal Carlo Luzzati. Le relazioni tecniche avevano escluso fin dal primo momento l'ipotesi di una bomba esplosa all'interno.



Tutto, dagli squarci nell'aereo ai brandelli dei sedili, accreditava al contrario la tesi di un impatto esterno con materiale esplosivo. E poi rimasi molto colpito da un altro elemento.

Lessi la perizia medica sul corpo dell'aviere libico ritrovato sui Monti della Sila il 18 luglio del 1983, settimane dopo la tragedia del DC9: parlava espressamente di avanzato stato di putrefazione. Non poteva essere morto il giorno prima. Perché ce lo volevano far credere le ricostruzioni ufficiali?

Il pilota del Mig si era nascosto vicino al 19 per non essere colpito. Sul chi le ho già detto della presumibile mano francese, che però non può non essere stata autorizzata dagli americani. E' impensabile che una sporca azione come questa sia stata progettata, mentre i generali americani erano impegnati a giocare a bocchette, sul perché la domanda resta aperta. A distanza di anni non sono riuscito a trovare una risposta.

Anche il giudice Priore dovette fermarsi sulla porta della NATO. Insieme, maturammo la convinzione che bisognava rivolgersi ai governi dei Paesi coinvolti nella guerra aerea.

Alla domanda sulla circostanza che il presidente Cossiga aveva detto che l'ammiraglio Martini aveva informato anche Amato sulle ipotetiche responsabilità francesi ha risposto:

Accadde esattamente il contrario, Fulvio Martini era uno di quei generali che con assiduità venivano a trovarmi per convincermi della bomba a bordo. Fu però lui a mettermi in guardia sull'opportunità di affidare alla ditta di Marsiglia il recupero del relitto, forse proprio perché sapeva della responsabilità dei francesi, ma a me non lo disse.

Un apparato costituito da esponenti militari di più Paesi, ha negato ripetutamente la verità, pensando che il danno sarebbe stato irrimediabile per l'Alleanza atlantica e per la stessa sicurezza degli Stati. E quindi tutte queste persone hanno coperto il delitto per una "ragion di Stato". Anzi, dovremmo dire per una "ragion di Stati" o per una "ragion di NATO".



Nei giorni successivi l'on.le Amato ha ridimensionato il contenuto delle dichiarazioni riportate nell'intervista precisando, nel corso di una conferenza stampa appositamente indetta, di non aver voluto attribuire precise responsabilità ad alcuno, ma di avere voluto, semplicemente, sollecitare le persone che sono a conoscenza di elementi utili a fornire un contributo per la ricerca della verità.

Leggendo il contenuto dell'intervista de qua, salvo alcuni aspetti di cui si dirà, non si ravvisano nella stessa elementi nuovi rispetto a quanto dichiarato dall'on.le Amato nel corso del dibattimento davanti alla Corte di Assise di Roma all'udienza del 11/12/2001. Invero, nel corso della citata udienza l'allora teste Amato riferì di essersi occupato della vicenda Ustica in tre archi temporali (1986, 1990 rispondendo alla Commissione stragi, e quando fu nominato presidente del Consiglio) nonché di aver interloquito con alcuni ufficiali dell'aeronautica (ha ricordato solo i nomi dei generali Pisano e Tascio) con i quali parlò dei radar militari e dei tre plot, in prossimità del DC9, che erano stati visti dal solo radar Ciampino e che gli fu detto che gli altri radar militari non li avevano registrati perché troppo rapidi; che relativamente alla circostanza che il G.I. Bucarelli avesse potuto parlargli di fotografie del relitto del DC9 già in possesso degli americani prima della localizzazione del relitto sul fondale marino, ha specificato di non averle mai viste; quanto al nastro del radar di Marsala gli fu assicurato, dall'aeronautica, che non portava risultati e che non era manipolabile.

In ogni caso non ha ricordato qual era l'ipotesi della caduta che formulavano i rappresentanti dell'aeronautica. Successivamente, a seguito degli ulteriori accertamenti, egli ebbe a riferire che non gli era stata detta tutta la verità. Allora cominciò a ritenere che fossero prevalenti gli elementi che erano a sostegno dell'ipotesi esterna, cioè del missile, mentre l'ammiraglio Martini (con il quale aveva discusso più volte) propendeva per l'ipotesi interna della bomba. Quindi lui pensava che se fosse stato recuperato il relitto si poteva chiarire la causa della caduta soprattutto nella prospettiva del missile. Quanto alle navi francesi le autorità avevano escluso che esse stazionassero nel mar Mediterraneo.

Ha riferito dei suoi colloqui con i colleghi Zanone e Formica che gli esclusero, il primo, di manovre militari e della Nato e, il secondo, gli parlò di quanto aveva appreso dal generale Rana circa la presenza di plot sui tracciati radar di cui era in

possesso. Aveva avuto l'impressione che più lui si convinceva per la bontà dell'ipotesi missile tanto più i suoi interlocutori, il Sismi in particolare, gli rappresentavano che stava cadendo vittima di una campagna di stampa e a fronte della sua convinzione gli arrivavano appunti con i quali si sottolineava, invece, come realistica l'ipotesi diversa della bomba.

Ha sempre pensato che, nel caso fosse confermata, l'ipotesi del missile avrebbe ristretto l'ambito di responsabilità ad alcuni Paesi (Italia, America, Francia, Inghilterra, Libia) mentre se si fosse trattato dell'ipotesi bomba poteva essere stato chiunque e, quindi, la platea degli attentatori sarebbe stata più ampia e difficile da individuare.

Non vi è dubbio che nelle dichiarazioni rese nel corso dell'intervista si colgono elementi di novità relativamente ad alcuni argomenti trattati in particolare quando l'intervistato ha fatto riferimento esplicito a una ipotetica responsabilità dell'aeronautica francese (con la complicità americana), in una con il riferimento alla messa in scena di una esercitazione per eliminare il leader libico Gheddafi, circostanze mai riferite in precedenza.

Come in precedenza riportato, l'on.le Amato è stato già sentito da questo ufficio in data 5/2/2008 a seguito delle dichiarazioni rese dal Presidente emerito della Repubblica on.le Cossiga che hanno dato origine al presente procedimento.

In quella occasione questo ufficio ha dovuto registrare il contrasto fra le dichiarazioni rese dai predetti in ordine alle confidenze che sarebbero state fatte dall'ammiraglio Martini (all'allora capo del Sismi) e nessun riferimento è stato fatto a ipotetiche paternità dell'azione missilistica contro il DC9.

Tuttavia, dalla lettura dell'intervista si deve registrare una sorta di "allineamento" della posizione dell'on.le Amato con quella precedentemente espressa dall'ex Presidente on.le Cossiga, circa la riconducibilità dell'ipotetica responsabilità all'aeronautica francese della caduta del DC9 Itavia.



Le dichiarazioni dell'on.le FORMICA Salvatore.

All'epoca del fatto l'on.le Formica ricopriva la carica di Ministro dei Trasporti.

Egli ha nominato la commissione Luzzatti che per prima è stata incaricata a svolgere indagini per accertare le cause della caduta dell'aereo.

Il predetto ha riferito che aveva fiducia nel generale Rana (direttore del Registro aeromobile italiano) che nell'immediatezza del fatto (forse due giorni dopo) gli fece vedere un foglietto nel quale era riportato un tracciato che rappresentava la traiettoria del DC9 con altri "puntini" nelle vicinanze che gli spiegò essere l'evidenza di un impatto esterno all'aereo.

Richiesto a Rana di fornirgli spiegazioni, questi gli disse "*stà linea è la linea dell'aereo. Qui ci sono questi puntini, se guardi questi puntini, questi sono i segni di un'esplosione di un impatto violento dall'esterno*" (pag. 13 trascrizione integrale).

Lui non chiese, e né Rana gli disse, come aveva avuto il tracciato che gli aveva fatto vedere. Ha ricordato che Rana gli suggerì di stare guardingo circa l'ipotesi del cedimento strutturale che inizialmente veniva sostenuta come causa della caduta dell'aereo. Rana gli disse che per lui l'ipotesi della caduta era da ricondurre a un evento esterno cioè anche a un missile, ma senza indicare elementi utili per identificare la provenienza e la natura dell'arma. Ha proseguito dicendo che negli anni ottanta il presidente della Repubblica Francesco Cossiga ha sposato la tesi del missile francese come causa della caduta del DC9 e che in una occasione Cossiga gli aveva esternato il suo convincimento della responsabilità francese.

"Dalla fine degli anni 80 in poi ho visto nell'onorevole Cossiga una crescente e immutata certezza, che il segreto della caduta del DC9 stava negli archivi di Parigi, disse testualmente, "se non si aprono gli archivi di Parigi non si avrà la verità" riferendosi sempre alla caduta del DC 9. Posso dire che nell'onorevole Cossiga ho visto la certezza crescente che fosse un missile francese ad aver causato la caduta del DC9 e questo ho avuto modo di sentirlo nel corso dei nostri incontri, ai quali non partecipavano altre persone. Io col Presidente Cossiga ho avuto da sempre un ottimo rapporto di amicizia. Le confermo che l'onorevole Cossiga, da quando era Presidente della Repubblica, attribuiva la responsabilità della caduta del DC9 ai francesi.



Egli aveva raggiunto nel corso del tempo la “conferma regina” del suo iniziale convincimento circa la riferibilità ai francesi della responsabilità della caduta del DC9”.

Infine, ha ricordato l'on.le Formica che le autorità americane si “scocciarono” delle richieste che gli venivano formalizzate e anche da parte loro si pensava a una responsabilità dei francesi.

Le dichiarazioni dell'on.le Antonio Maccanico.

Al fine di acquisire ulteriori elementi è stato sentito l'on.le Antonio Maccanico, all'epoca dei fatti Segretario Generale della Presidenza della Repubblica.

Nella sostanza il predetto ha dichiarato di avere ricevuto una telefonata, intorno alle ore 05,00 del mattino, dal Ministro dei Trasporti on.le Formica che gli aveva comunicato che la sera precedente un aereo si era inabissato in mare, vicino all'isola di Ustica e che i passeggeri erano tutti morti e gli aveva chiesto di notiziare di quanto accaduto il Presidente della Repubblica on.le Pertini, cosa che lui ha fatto dopo circa un'ora. Quando poi ha incontrato il presidente Pertini, dopo che questi aveva avuto una riunione con i ministri interessati della Difesa e dei Trasporti, il Presidente gli aveva detto che secondo lui quella sera era successo qualcosa che aveva determinato la caduta dell'aereo ma che l'Aeronautica non era stata in grado di controllare lo spazio aereo perché solo questo avrebbe consentito di accertare cosa fosse realmente accaduto nei cieli. Analogo convincimento il presidente Pertini gli aveva espresso anche per la vicenda della caduta del MIG sulla Sila.

Della vicenda Maccanico non ha parlato né con l'on.le Cossiga, né con l'on.le Amato.



Le dichiarazioni rese al P.M. da soggetti diversi dai politici

Nell'ambito dell'attività istruttoria è emersa la necessità di sentire altri soggetti, diversi da quelli che aveva ricoperto cariche politiche, che potevano, sotto altro aspetto, fornire notizie utili alla ricostruzione della vicenda.

A tale scopo sono state assunte dettagliate dichiarazioni da parte di Cesare Romiti, Massimo Ciancimino e Francesco Pazienza, nonché di Abdulsalam Jalloud (ex politico e leader libico).

Le dichiarazioni rese da Cesare ROMITI.

Il predetto – all'epoca dei fatti Amministratore delegato della FIAT - è stato sentito a seguito di una intervista rilasciata al quotidiano *Il Corriere della Sera* dal titolo: *“Romiti: Fiat firmò con Tripoli ma solo dopo il sì della CIA. Quando mi chiamarono per recuperare il Mig”*.

L'assunzione a s.i.t. – che non era stata fatta in precedenza dal G.I. dott. Priore – in particolare ha riguardato la circostanza relativa al recupero del Mig libico, caduto sui monti della Sila, in Calabria.

Il Romiti ha confermato che Misellati Regeb (uno dei due consiglieri in Fiat della Libyan Arab Foreign Investment Company – Lafico - organizzazione pubblica libica, controllata al 100% dal Ministero del Tesoro libico, che si occupava degli investimenti internazionali e di gestire i proventi petroliferi) a margine della riunione gli disse, dopo alcuni mesi della caduta, che Gheddafi era interessato al recupero del Mig e se la Fiat poteva fare qualcosa e lui rispose che non potevano fare niente se non rappresentare la circostanza al Ministero della Difesa.

Romiti ha aggiunto di averne parlato con il generale Santovito (all'epoca Direttore dei Servizi) che gli disse “di tirarsi fuori” dalla vicenda.

A conclusione di questo incontro egli disse a Misellati di aver parlato con qualcuno al Ministero, ma non con Santovito. Successivamente ha parlato con Davanzali dicendogli se avevano pensato all'ipotesi missile, ma fu un semplice discorso e nulla di più.



Nessun apporto utile ai fini delle indagini è da attribuire alle dichiarazioni sopra riportate, l'unico apprezzamento che può essere fatto è che, verosimilmente, l'interessamento della Fiat fu richiesto – in considerazione dei suoi rapporti con la Libia (Gheddafi aveva delle partecipazioni/azionariato in Fiat tramite una società) – per ottenere in tempi brevi la restituzione del Mig che i libici temevano fosse, in seguito, visionato dagli americani.

Le dichiarazioni rese da Massimo CIANCIMINO.

Relativamente alla persona di Massimo Ciacimino le prime dichiarazioni acquisite al procedimento sono state quelle trasmesse dalla Procura della Repubblica di Palermo davanti alla quale il predetto aveva riferito in data 21 giugno 2008 nel corso di altro procedimento.

Il Ciacimino sulla “vicenda di Ustica” ha testualmente dichiarato:

Ricordo che la sera del 27 (nel verbale è scritto 19, ma si tratta di evidente erroneo riferimento temporale n.d.r.) giugno 1980 ero costretto ad accompagnare mio padre al circolo Ruggero di Lauria per un torneo di carte. Quella sera ci fu la strage di Ustica e mio padre fu chiamato e subito andò via anche perché su quell'aereo viaggiava la figlia di un amico di papà, Alessandra Parisi. Mio padre si incontrò uno o due giorni dopo col ministro Ruffini. E mi disse che era successo un casino e che doveva vedere, e fece chiamare l'onorevole Lima, fece chiamare altri personaggi. Mio padre mi raccontò che già allora nel primo momento si seppe della storia dell'aereo francese che per sbaglio aveva abbattuto il DC9 e che bisognava attivare un'operazione di copertura nel territorio affinché questa notizia non venisse per niente e qualora ci fosse stato bisogno di interventi di qualsiasi tipo loro, cioè i Servizi, dovevano poter contare su mio padre. Quella sera io accompagnai mio padre a casa e l'indomani andammo dall'onorevole Lima e poi ritornammo a casa e poi il sabato sera venne Ruffini a casa. Egli era allora Ministro degli Interni.



Mio padre me lo raccontò allora velatamente, disse che era successo un casino. Poi gli ho chiesto io quando stavamo prendendo gli appunti, qual era la verità. E dice, la verità è quella che tutti sanno.

Le dichiarazioni sono state confermate dall'interessato a questa Procura nelle date del 20 gennaio 2010 e del 26 maggio 2010, queste ultime del seguente testuale tenore:

Ricordo che la sera del 27 giugno 1980 stavo accompagnando mio padre al Circolo Rogero di Lauria dove aveva appuntamento con suoi amici della "Palermo bene" per la partita a carte. Quando siamo arrivati abbiamo trovato lì davanti una macchina blu, ricordo che sul parabrezza c'era la paletta tipica delle Forze dell'Ordine, dalla quale è scesa una persona che io avevo visto già altre volte ma del quale non ricordo il nome, ma che so essere una persona dell'entourage dell'on. Attilio Ruffini, questa persona prese in disparte mio padre per parlargli. Qualche minuto dopo mio padre mi disse che doveva recarsi con questa persona dall'on.le Ruffini e salì in macchina che era guidata dall'autista e io feci ritorno a casa. Verso la mezzanotte mio padre ha fatto ritorno e mi ha detto che nella riunione si era parlato della caduta dell'aereo a Ustica. Verso la mezzanotte mio padre ha fatto ritorno e mi ha detto che nella riunione si era parlato della caduta dell'aereo a Ustica. Alla riunione mi ha detto che avevano partecipato Salvo Lima, Rosario Nicoletti e altri che ora non ricordo.

Mi disse anche che lo scopo della riunione era quello di non far emergere la verità su quanto accaduto al DC9 e che al riguardo a lui era stato dato il compito di contattare il signor Lo Verde che altri non è, come poi ho scoperto in seguito, che Bernardo Provenzano.

In effetti uno o due giorni dopo la suddetta riunione della sera del 27 giugno io ho accompagnato mio padre a una villa a Porticello dove lui si doveva incontrare, e ha in effetti incontrato, il Lo Verde. Ho ritrovato poi una scritta di mio padre su tale incontro e ricordo che su un foglietto c'era scritto, fra le altre cose da discutere con il Lo Verde, anche la vicenda "aeroplano" Da questa circostanza e per non aver visto fra gli appunti di mio padre la stessa cosa riferita al signor Franco – da me indicando come signor Carlo – ho dedotto che quest'ultimo o era

presente alla riunione della sera del 27 giugno 1980 dal Ruffini ovvero mio padre l'aveva in qualche altro modo contattato sempre per la stessa vicenda.

Mio padre ha sempre sostenuto che nella vicenda di Ustica egli ha avuto un ruolo operativo nel senso di attivarsi affinché non venisse fuori la verità. Analogamente detto ruolo operativo hanno avuto il Lo Verde e il signor Franco. Mio padre, nel periodo 2000/2002, quando abbiamo dato inizio alla stesura degli appunti per il progetto del libro mi ha anche raccontato quella che era la verità emersa nel corso della riunione dall'on.le Ruffini e cioè: che un aereo francese stava inseguendo un aereo libico e questi si era "vigliaccamente" (uso questo termine) rifugiato sotto il DC9 Itavia per sfuggire alla caccia. L'aereo francese aveva lanciato un missile di quelli che sono attratti dal calore con l'intenzione di colpire l'aereo libico, ma il missile era stato attratto dal calore dei motori del DC9 che era stato così abbattuto. Poi l'aereo libico era scappato e l'aereo francese aveva continuato l'inseguimento e forse lo aveva anche abbattuto. Mio padre commentava questa situazione dicendo che l'aereo libico aveva fatto "la corsa nel sacco" intendendo dire che non aveva raggiunto alcuno scopo. Il segretario all'epoca dell'on.le Ruffini era Franz Gorgone. Il ruolo operativo di mio padre era necessario, secondo gli accordi presi nel corso della riunione, affinché egli interloquisse con il Lo Verde e con il signor Franco per farsi che ci fosse il controllo del territorio e che da ciò non venisse fuori alcuna notizia che potesse far emergere la verità su Ustica mettendo in crisi la possibilità di dare corso alle decisioni politico amministrative già adottate in relazione all'assegnazione di territori di aree destinate alla costruzione di Basi della NATO in Sicilia. Mio padre, infatti, in quel periodo era uno dei politici siciliani che gestivano il potere anche facendo leva agli uomini della sua corrente in consiglio regionale.

Aggiungo che mio padre raccontò la verità su quanto era accaduto al DC9 anche all'ing. Roberto Parisi, che aveva perso la moglie e la figlia, e questo racconto lo fece facendo impegnare il Parisi a non divulgare a nessuno quanto raccontatogli. Impegno a cui il Parisi tenne fede, lamentandosi solamente con mio padre dell'atteggiamento diverso tenuto dall'on.le Giovanni Matta che pur avendo conosciuto la verità (secondo me era presente alla riunione o era stato informato



successivamente essendo egli un politico di grosso calibro in Sicilia) non gli aveva detto nulla ancorché fossero amici e soci in affari nella società Icem.

La persona che venne a cercare mio padre la sera della caduta del DC9 lo fece perchè quella riunione era stata fissata con urgenza e proprio perché si era verificata la caduta dell'aereo.

Le dichiarazioni rese da Massimo Ciancimino, pur non essendo riscontrabili mediante l'audizione degli altri protagonisti della serata (essendo l'ex ministro Attilio Ruffini e Vito Ciancimino deceduti), pongono l'attenzione sullo scenario esterno e sulla urgente necessità emersa, fra le persone che ne parlarono, di trovare una "copertura" al gravissimo fatto ("bisognava attivare un'operazione di copertura nel territorio affinché questa notizia non venisse per niente e qualora ci fosse stato bisogno di interventi di qualsiasi tipo loro, cioè i Servizi, dovevano poter contare su mio padre") e ciò nonostante Vito Ciancimino fosse amico del padre di una delle vittime, Alessandra Parisi.

Il racconto – se fosse possibile in qualche modo riscontrarlo – sarebbe idoneo a colorare a tinte molte fosche la vicenda, rendendola oltremodo inquietante, perché significherebbe che fin da subito, la sera stessa, sarebbe stata conosciuta, per lo meno in alcuni "ambienti", la dinamica e la responsabilità della caduta del DC9 individuata nell'azione di tipo militare posta in essere da un aereo di nazionalità francese che aveva lanciato un missile all'indirizzo di un aereo libico, che stava inseguendo, il quale per sfuggire alla caccia si era nascosto ("vigliaccamente") sotto il DC9, e il missile anziché colpire il vero bersaglio aveva abbattuto per errore quest'ultimo velivolo.

A essere inquietante non sarebbe solo l'aver saputo (da chi?) subito la notizia, ma anche, e soprattutto, la circostanza che, conosciuta immediatamente la causa e i presunti responsabili del gravissimo fatto illecito, sarebbe iniziata, da parte di alcuni, un'attività di copertura e di depistaggio alla ricerca della verità, alla quale avrebbe dovuto partecipare appunto Vito Ciancimino, per proteggere, evidentemente, "interessi" superiori", ragione talmente impellente e "superiore" da far passare in secondo piano anche la circostanza che fra le vittime della strage vi fosse un'amica dello stesso Ciancimino.



Le dichiarazioni rese da Abdulsalam JALLOUD al P.M. il 29/4/2013.

L'ex politico libico, che è stato uno degli organizzatori della rivoluzione unitamente al colonnello Gheddafi nel 1967, ha ricoperto nell'amministrazione libica diversi importanti ruoli, quali ministro dell'Economia, della Fabbricazione e poi della Finanza. Quando è diventato Primo ministro il colonnello Gheddafi egli ha assunto la carica di vice-ministro e dal 1972 al 1977 è stato Primo ministro.

Da quando, a suo dire, nel 1977 Gheddafi aveva costituito "l'autorità popolare" che aveva lo scopo, formale, di far decidere il proprio destino al popolo, ma che in realtà nascondeva, in concreto, la volontà di comandare solo lui diventando un dittatore, egli ha smesso di ricoprire incarichi.

Successivamente nel 1991, secondo il suo racconto, egli è tornato in patria ed è passato all'opposizione sostenendo la fase della rivoluzione che era iniziata appoggiando il Comitato Provvisorio e su consiglio di alcuni ha accettato di lasciare il proprio Paese ricevendo in consegna un apparato che gli consentiva di essere in contatto con la Nato che aveva dato l'autorizzazione all'Italia di avviare il suo allontanamento dalla Libia.

Dopo una serie di peripezie per l'uscita dalla Libia Jalloud è riuscito ad arrivare in Italia il 23 agosto 2012 e il successivo 7 dicembre ha ottenuto dalle Autorità italiane il rilascio di un permesso di soggiorno esteso anche ai familiari.

Per quanto concerne la caduta del DC9 Jalloud ha riferito:

Io non sapevo nulla di questa cosa, ho sentito le notizie tramite il telegiornale, è stato un atto vile. Io ero un politico e non un investigatore, quindi non mi occupavo di tali vicende.

Anche con riferimento al Mig libico caduto, verosimilmente il 18 luglio 1980, sui Monti della Sila ha dichiarato che:

F' la prima volta che sento questa notizia. La Libia non è stata mai informata di questa cosa.

Richiesto di riferire in ordine all'intervento di Gheddafi in una conferenza pubblica nel corso della quale il leader libico ha accusato gli americani di avere abbattuto il DC9 perché pensava di abbattere un aereo sul quale viaggiava lui ha risposto:



149

Non ho sentito una cosa del genere, quello che io so di Gheddafi e che un gran bugiardo. Per lui tutta la politica è una bugia. Gheddafi diceva le bugie e pensava che la gente credeva alle sue affermazioni.

Non so dire chi era all'epoca il diretto collaboratore di Gheddafi, che potrebbe riferire notizie utili. Non so dire se è stata istituita una commissione libica per la caduta de Mig23 in Calabria. Non so quale rotta seguissero i nostri aerei militari per andare in Jugoslavia e nei paesi dell'est.

A parere di questo ufficio le dichiarazioni rese da Jalloud sono da ritenersi totalmente reticenti perché in aperto contrasto, non solo con quanto accertato in atti, ma anche con quella che è sempre stata la posizione pubblica delle autorità libiche, e del suo massimo rappresentante colonnello Mohammed Gheddafi, rispetto alla vicenda dell'abbattimento del DC9 Itavia.

Il premier libico, infatti, già con una lettera del indirizzata al Presidente della Repubblica italiana si doleva della presenza di Forze Nato che effettuavano esercitazioni nel mar Mediterraneo evidenziando che, seppur tali attività rientrassero nel pieno diritto dei Paesi del Mediterraneo di effettuarle, si “sorprendeva” della partecipazione italiana alle manovre con grandi potenze, facendo espresso richiamo “*alla tragedia del DC9 abbattuto il 27/6/80 a causa dell'aggressione e in conseguenza della presenza delle basi e delle forze militari nel mediterraneo*”... “*non avete scordato certamente il delitto e la tragedia del DC 9 dell'Itavia abbattuto il 27 giugno 1980, in cui hanno perso la vita decine e decine di vittime a causa dell'aggressione e in conseguenza della presenza delle basi e delle flotte militari nel Mediterraneo*”.

Il concetto fu ribadito dallo stesso Gheddafi nel discorso fatto il 31 agosto 2003 in occasione del 34 anniversario della rivoluzione del grande Fatah “*Gli americani hanno inizio sin dal 1972 a infiltrarsi nello spazio aereo e nelle acque territoriali libiche e nel 1980 hanno attaccato degli aerei civili e ne hanno abbattuto uno italiano sull'isola di Ustica pensando che Gheddafi fosse sui quell'aereo*”.

Sulla circostanza è stata acquisita la dichiarazione dell'on.le Daria Bonfietti (presidente dell'associazione parenti delle stragi) la quale in data 15 novembre 2006 ha riferito al P.M. che come componente della commissione Affari Esteri quando si



era recata in Libia voleva incontrare Gheddafi per chiedergli dell'abbattimento del DC9 e, per tale ragione, aveva chiesto al ministro degli Esteri Shahoumi di poter parlare personalmente con il leader libico, ma la risposta fu che l'incontro non era possibile a causa dei pregressi molteplici impegni del colonnello. Il Ministro le disse comunque che loro avevano seguito il caso perché ritenevano che in quella vicenda doveva essere coinvolto come obiettivo Gheddafi e specificò che anche lui riteneva responsabili gli americani dell'accaduto perché avevano avuto come bersaglio Gheddafi al quale avevano ucciso la figlia nel corso di un bombardamento con un missile americano, qualche anno dopo i fatti del DC9.

Tale affermazione costituisce, a parere dell'Ufficio, ulteriore elemento per ritenere reticente la versione fornita da un politico come Jalloud che era stato, proprio in quegli anni, il "braccio destro" del leader libico Gheddafi e quindi era al corrente non solo dei fatti ma anche della valutazione che le autorità libiche avevano fatto in ordine alla caduta del DC9 Itavia fin dal primo momento.

Analogamente sono da ritenere reticenti le affermazioni fatte in ordine alla istituzione da parte delle Autorità libiche di una commissione per gli accertamenti relativi alla caduta di un loro Mig sui monti della Sila il 18/7/1980. La costituzione della Commissione, infatti, era avvenuta pochi giorni dopo il fatto ed era, quindi, fatto notorio per chiunque atteso che la notizia era stata pubblicata da tutti i quotidiani e aveva avuto vasta eco nell'opinione pubblica.

L'esistenza della Commissione e i fini per i quali era stata costituita, quindi, non potevano essere certo ignoti a Jalloud, essendo egli uomo di Governo.

Non solo, ma nell'imminenza del fatto, esattamente il 20 luglio 1980, l'Ufficio Popolare della Jimahiryra Araba Libica Popolare Socialista con Nota formale inviata attraverso l'Ambasciata, aveva richiesto al Ministero degli Esteri italiano di essere autorizzati a inviare dei loro tecnici sul luogo dove era stato rinvenuto il Mig e di ottenere il recupero della salma del pilota e i rottami dell'aereo.

Si trattava dunque di un atto ufficiale emesso dai più alti gradi governativi libici e, come tale, non poteva essere ignoto a uno dei massimi rappresentanti politici del Paese, anche in considerazione della gravità del fatto occorso e del clamore



mediatico sollevato in considerazione del possibile accostamento dell'incidente al Mig con la caduta del DC9.

La conferma dell'interesse politico della Libia alla restituzione del Mig e alla chiusura, nel più breve tempo possibile, dell'incidente è stata fornita, fra gli altri, dall'allora Ministro della Difesa on.le Lelio Lagorio il quale in sede di audizione davanti alla Commissione stragi dichiarò che la restituzione del relitto era avvenuta per "ragioni politiche" e non per motivi legati alla conoscenza dei fatti.

Quanto evidenziato, e si tratta di circostanze certe, notorie e incontestabili, colora di mendacio anche l'affermazione "*che la Libia non era stata informata*" della caduta del Mig 23 in Calabria.

In sostanza una reticenza assoluta su tutti gli aspetti trattati.

La reticenza di Jalloud non deve certo inquadarsi in un sentimento di paura (come lo stesso ha escluso) ma va ricercata, probabilmente, nella volontà di non riferire circostanze utili per non intaccare il legame che si era costituito con la Nato che aveva avuto un ruolo importante per la sua uscita dalla Libia.

Certo è che, anche in considerazione dell'ospitalità che gli ha fornito il nostro Paese, egli avrebbe dovuto avere una sorta di riconoscenza e riferire tutte le circostanze sulla vicenda che sono di sua sicura conoscenza sia in virtù dei ruoli apicali ricoperti sia per la notorietà che aveva avuto la vicenda proprio per la Libia in un periodo in cui egli era ancora al governo del Paese.

Lo Jalloud non ha sottoscritto il verbale.

A conferma finale della reticenza di Jalloud si evidenzia che agli atti sono state acquisite Note del Ministero degli Affari Esteri del 24/10/1989 e del 21/12/1989 con le quali si fa riferimento a una intervista rilasciata dal maggiore Jalloud nel mese di novembre 1988 secondo cui la Libia disponeva di prove di un coinvolgimento americano nell'incidente del DC9 di Ustica.

La richiesta inoltrata alle Autorità libiche di avere chiarimenti non ha avuto alcun esito, secondo quanto riportato nelle Note richiamate.



LE ALTRE DICHIARAZIONI

Le dichiarazioni di Giovanbattista Sparla

Importanti dichiarazioni sono state rilasciate al Pubblico Ministero il 27 gennaio 2005 e il 29/1/2009 da Giovambattista Sparla che il 27 giugno 1980 prestava servizio come appartenente all'aeronautica militare italiana, presso la divisione operativa di SHAPE (Supreme Headquarter Allied Power Europe) e precisamente presso lo SHOC (Shape Operation Centre) con sede in Casteau a circa 60 km da Bruxelles.

Allo Shape, in quanto un organismo militare dell'Alleanza atlantica che si occupa prevalentemente della difesa dei Paesi appartenenti a detta Alleanza, fanno riferimento 3 Centri di raccolta dati che hanno competenza nelle varie zone dell'Europa, vale a dire AFNORTH, per il Nord Europa, AFCENTRE, per il Centro Europa e AFFSOUTH per il sud Europa con sede a Napoli che all'epoca dei fatti era comandata da un ammiraglio americano.

Giovanbattista Sparla, in data 27/1/2005, ha testualmente riferito:

“La sera del 27 giugno 1980 ero in servizio al centro Shoch di Casteau con turno dalle 24,00 alle 08,00 quindi in orario successivo a quello della caduta del DC 9.

Io sono arrivato in sala circa mezz'ora prima dell'inizio del servizio. Entrando nel Centro ho avuto modo di vedere la presenza dell'elicottero del SACEUR (Supreme Allied Commander Europe) che era posizionato nella piazzola di parcheggio, presenza che non era usuale durante la notte e che quando invece c'era, significava che il comandante supremo di Shape era presente in loco e ciò, ovviamente, avveniva solo in particolari occasioni di allerta. Ho saputo dei colleghi in servizio che finivano nel turno che egli era in sala di guerra, la sala operativa Rossa.

Ho chiesto cosa fosse successo e i colleghi mi risposero che era caduto un aereo di linea italiana nella zona del Mediterraneo e che si era trattato di un incidente.

Tale comunicazione di servizio era arrivata in codice NATO ed era pervenuta allo Shape da parte della sala operativa di AFSOUTH di Napoli, sempre con nota codificata NATO. In sostanza, il Centro, acquisite attraverso i radar o dalle portaerei, ovvero dagli aerei, la traccia di uno degli aerei partecipanti



all'esercitazione e coinvolto nella caduta del DC9 l'ha trasmessa, sempre in codice NATO allo Shape. In tale modo la notizia non poteva essere accessibile allo Stato che ospitava l'esercitazione, in quanto la traccia inviata in codice degli aerei militari non poteva essere letta e identificata o decifrata dagli operatori dei singoli siti radar. In sala operativa dello Shape, risultava che il 27 giugno 1980 era in corso un'esercitazione NATO combinata alla quale partecipavano aerei americani e francesi. e a volte ma non la sera del 27 giugno 1980 anche aerei spagnoli, ma solo per soccorso aereo. L'esistenza di questa esercitazione risulta da quanto indicato nei tabelloni che segnalavano l'attività in corso della giornata. In detti tabelloni, infatti, si leggeva la dicitura Exercise South, che significava esercitazione del Sud Europa, zona mediterranea. A tale esercitazione partecipavano aerei di fabbricazione francese tipo Atlantic, che sono particolarmente attrezzati per lo scandaglio dei fondali marini per la ricerca "antisomm", cioè antisommergibile.

Questi velivoli avevano come base l'aeroporto di Sigonella. Da quanto ho appreso dai colleghi di Shape nei giorni successivi al 27 giugno 1980, nei giorni precedenti a questa data e la stessa sera del 27 giugno 1980 nel Golfo della Sirte c'erano state delle battaglie fra aerei americani del tipo Tomcat aerei libici del tipo Mig 21 o Mig 23. Questi ultimi, quasi tutte le notti effettuavano voli di ECM (Electronic counter measures, contromisure elettroniche) e di jamming al fine di determinare il disturbo degli apparati radar di difesa aerea. Anche il 27 giugno 1980 si è verificata questa situazione e il DC9 Itavia è rimasto coinvolto nella battaglia tra gli aerei americani e libici, uno dei quali avrà sganciato all'indirizzo dell'altro un missile che invece ha colpito il velivolo civile. Ricordo di aver parlato con alcuni dei miei colleghi che erano in servizio quella sera a Marsala e questi, quando seppero che io lavoravo a Shape, mi dissero "allora tu sai tutto quello che è successo".

Queste circostanze sono state ribadite e precisate da Sparla nel corso della successiva audizione del 29/1/2009.

Io non ho pensato più a questo incidente fino alla trasmissione televisiva "Telefono Giallo" durante la quale sono state dette delle cose che secondo me non erano né in



cielo né in terra. Si diceva che il DC9 era fuori rotta e che sarebbe caduto per un cedimento strutturale.

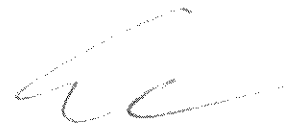
Che non sapevano che quella sera c'era in corso un'esercitazione NATO alla quale partecipavano solo aerei americani i Tomcat gli unici che potevano seguiti i Mig 23 sovietici. Invece, per quanto mi risulta quella sera il DC9 si trovava sulla sua rotta e dell'esercitazione NATO in corso erano escluse le postazioni italiane, nel senso che gli italiani non sapevano nulla dell'esercitazione stessa. Gli aerei in servizio in quel periodo presso la NATO, oltre ai Tomcat erano i Breguet Atlantic antisommergibile perché vedevano i fondali marini. Anche i francesi avevano i Breguet Atlantic.

In quell'epoca la Francia era militarmente fuori dalla NATO ma vi partecipava politicamente e prendeva parte alle esercitazioni denominate NATO combinate perché vi partecipavano solo alcuni Paesi. La Francia comunque era informata sempre di tutto quello che era a conoscenza della NATO. Veniva informato il suo Stato Maggiore attraverso il Centro di Taverny che è un centro di raccolta dati.

Alla Francia venivano comunicate tutte le operazioni e anche le informazioni riservate, nonché eventuali segnalazioni di pericolo, quella sera i francesi hanno partecipato alla esercitazione della NATO con aerei che penso si trovassero nella base americana di Sigonella. L'esercitazione è durata diversi giorni e sostanzialmente consisteva nel provare l'efficienza e l'alta valenza operativa dei Breguet Atlantic per vedere se scandagliando il mare c'erano dei sottomarini. Anche i francesi avevano i Breguet Atlantic".

Le dichiarazioni di Giovambattista Sparla sono sicuramente di assoluto rilievo in quanto provengono da un soggetto che prestava attività lavorativa all'interno di una struttura operativa della N.A.T.O. che sovrintendeva a tutte le operazioni militari che interessavano l'Europa.

Si tratta di dichiarazioni dettagliate rese da un soggetto terzo, disinteressato, la cui particolare competenza in materia gli consentiva di distinguere e capire lo svolgersi delle situazioni operative e l'operare dei colleghi di guisa che la ricostruzione che ne è scaturita ha sicuramente natura "professionale" di una vicenda, di assoluta rilevanza, osservata e appresa negli uffici operativi dello SHAPE.



Quello che emerge in tutta la sua importanza dal racconto di Sparla è che in Sala Operativa Shape risultava dai tabelloni la dicitura Exercise South, cioè che il 27 giugno 1980 era in corso una esercitazione della NATO “combinata” alla quale partecipavano aerei americani e francesi. Dunque una esercitazione nel Sud Europa zona mediterraneo che non può che essere quella interessante la zona a sud della Sardegna e davanti alle isole Eolie; zona territoriale per la quale era competente proprio AFSOUTH cioè il centro con sede a Napoli che doveva gestire le esercitazioni in quelle zone operative.

Giovanbattista Sparla è l'unico che dall'interno degli uffici Shape ha avuto la forza di riferire una circostanza importante da lui appresa in prima persona e ciò ha fatto ben consapevole del rischio che la sua versione potesse essere messa in dubbio da più parti e anche ad alti livelli.

La ricostruzione fatta da Sparla – seppur smentita dalle Autorità richieste che hanno riferito non esserci stata alcuna esercitazione – vedremo che ha ricevuto conferma da testimonianze di altri soggetti che hanno riferito di avere visto, nei luoghi prima indicati, numerosi mezzi aeronavali la cui presenza non poteva che essere collegata a una esercitazione.

Quanto riferito da Sparla non è stato inficiato da nessun elemento contrario nel corso delle indagini e non vi sono motivi per dubitare della veridicità del racconto, della coerenza delle affermazioni e della genuinità delle dichiarazioni rese.

Le dichiarazioni del gen. Milani

Anche il generale Enrico Milani ha riferito a questo ufficio elementi utili per la ricostruzione della vicenda specificando particolari interessanti circa la presenza di altri aerei intorno al volo del DC9 e ciò con specifico riguardo alla presenza di un Mig libico che si sarebbe trovato in volo vicino al DC9 e che, in qualche modo sarebbe stato coinvolto nel suo abbattimento.

Il teste ha, infatti, dichiarato che:



Quel giorno c'era una esercitazione internazionale che però non si sapeva perché era tenuta all'oscuro. E il pilota che poi è morto suicidandosi con il Mig caduto sulla Sila e di cui ho trovato il manoscritto con il quale espiava la pena e sul quale c'era scritto "io sottoscritto pilota del mig colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti civili", era uno di quelli che scortava il colonnello Gheddafi il giorno 27 giugno 1980.

Tali dichiarazioni vanno a completare il quadro più ampio riferito dall'ufficiale dell'Aeronautica – che all'epoca del fatto lavorava presso il SISMi - nel corso di precedenti interrogatori resi al giudice istruttore Priore e quanto confermato nel dibattimento davanti alla Corte di Assise di 1° grado circa l'analisi del contenuto di un biglietto rinvenuto indosso al pilota del Mig ritrovato a Castelsilano, biglietto scritto in lingua araba, da lui tradotto, che conteneva la frase *"io responsabile dell'abbattimento del velivolo italiano civile"*.

Documento da lui sottratto dalla scrivania del generale Tascio (che lo aveva appositamente convocato) e consegnato al generale Terzani (suo diretto superiore presso il SISMi) come da espressa richiesta di quest'ultimo.

Biglietto che potrebbe poi essere stato consegnato da Terzani al suo superiore gen. Santovito (direttore del Sismi).

Anche le dichiarazioni del generale Milani, seppur da ritenere non complete nel racconto dei fatti accaduti sotto la sua percezione, assumono notevole importanza ai fini ricostruttivi della vicenda.

Esse, nel contenuto, sono state più volte ribadite nel corso dell'istruttoria del giudice Priore e poi a dibattimento con riferimento all'episodio del rinvenimento del biglietto riferibile al pilota del Mig libico caduto sui monti della Sila, verosimilmente il 18 luglio 1980.

La circostanza del biglietto, non smentita in atti, anche se non potuta provare con l'acquisizione materiale del cd. "documento/testamento" del pilota che non si è mai potuto trovare, rileva perché, qualsiasi sia la data (27 giugno o 18 luglio) che si voglia attribuire alla caduta del Mig 23, esso ha come effetto dirompente quello di collegare i due velivoli (DC9 e Mig23) come presenti e vicini nello spazio aereo

sopra Ustica il 27 giugno 1980 nel medesimo momento e ciò anche se la caduta del velivolo libico sia avvenuta il 18 luglio 1980.

Invero, altro significato non può attribuirsi al contenuto del documento *“io responsabile dell’abbattimento del velivolo italiano civile”* se non quello che la caduta del DC9 sia stata attribuita, dal pilota del Mig23 per qualche motivo alla sua presenza la sera del 27 giugno 1980 e ciò indipendentemente, si ripete, se il Mig 23 sia caduto la stessa sera per mano di altri piloti a bordo di velivoli che gli davano la caccia o se il Mig23 sia caduto, da solo, effettivamente il 18 luglio 1980.

Così come non ha importanza se il Mig presente la sera del 27 giugno sia stato quello realmente caduto ovvero uno diverso, perché il vero punto di collegamento con la strage del DC9 non è la tipologia del Mig o lo stesso velivolo, ma il pilota che si è dichiarato “responsabile” dell’abbattimento, responsabilità *latu sensu* intesa, come possibile causa diretta (per la manovra che ha originato la quasi collisione o per il lancio di un missile contro da parte degli altri aerei che, avendolo scoperto, lo seguivano) o indiretta (per il passaggio degli altri aerei vicino al DC9 ovvero per il lancio di un missile da parte degli aerei intercettori contro il Mig23 che invece, in qualche modo, e accidentalmente, va a colpire per errore il DC9).

Ma un ulteriore aspetto della vicenda in esame riveste analogo importante interesse per comprendere meglio la presenza di più velivoli nello spazio aereo tra Ponza e Ustica.

Il generale Milani ha, infatti, affermato che “*Quel giorno c’era una esercitazione internazionale che però non si sapeva perché era tenuta all’oscuro*”.

Ciò, se da un lato, riscontra, in maniera genuina (essendo impensabile che i due si siano messi d’accordo) quanto dichiarato da Sparla circa l’esistenza di una esercitazione NATO il 27 giugno 1980, da altro lato conferma che della predetta esercitazione, comunque, non si doveva parlare dopo che era si era verificata la strage del DC9 e ciò per impedire che potessero essere accertate le responsabilità, singole o collettive, delle Nazioni partecipanti all’esercitazione.

Ciò, quindi, ha determinato la negazione fornita, a livello ufficiale, dalle Autorità preposte che nessuna esercitazione c’era stata il 27 giugno 1980.



Il limitato perimetro di riferimento e la loro specificità sono elementi tali da attribuire alle circostanze riferite dal generale Milani una patente di veridicità atteso che sarebbe stato veramente bizzarro, per non dire altro, che l'alto ufficiale si fosse inventato la circostanza del rinvenimento del cd. "documento/testamento" del pilota fino quasi a confessare un reato, cioè di avere sottratto il documento dall'ufficio del generale Tascio per consegnarlo al generale Terzani (che poi l'avrebbe consegnato al suo superiore gen. Santovito, capo del Sismi) che lo aveva inviato appositamente presso il Sios (cioè il Servizio Segreto dell'aeronautica diretto dal generale Tascio) per verificare cosa fosse stato rinvenuto nel Mig23.

Se quanto riferito non fosse stato vero, sarebbe stato veramente sorprendente, in un clima di consolidata omertà, l'atteggiamento del generale Milani di costante conferma, negli anni e in diverse occasioni, della stessa versione.

A parere di questo ufficio, quindi, il racconto del generale Milani è assolutamente veritiero e genuino e non è mai stato smentito. Esso costituisce un tassello fondamentale nella ricostruzione della vicenda relativa alla caduta del DC9.

Le altre sommarie informazioni significative

Ulteriori elementi (cfr. verbali e documenti acquisiti in atti) sono stati acquisiti da persone informate sui fatti che hanno fornito elementi dettagliati, supportati da parte di qualcuno, dalla produzione di fotografie relative al giorno prima della caduta del DC9, che dimostrano la presenza di navi e aerei militari impegnate in esercitazione nel mar Tirreno, davanti alle isole Eolie.

Le dichiarazioni rese da Marina GAZZANIGA al P.M. il 12/4/2013

Assistente di volo per la compagnia aerea Itavia.

Il 12/4/13 ha rilasciato un'intervista a TGCOM (giornalista Giampiero Marrazzo).

La signora Gazzaniga ha riferito a questo Ufficio le seguenti circostanze:

***Il 26 giugno 1980** ero sull'aereo che faceva la tratta Bologna / Palermo e ricordo che a un certo punto sono stata chiamata dal secondo ufficiale Napolitano il quale mi ha detto di andare nel cockpit, cioè nella cabina di pilotaggio, dicendomi*



“vieni a vedere cosa c'è qui sotto” e ricordo di avere visto, guardando sia davanti che a destra della cabina che sotto vi era un certo traffico, c'era una nave grandissima ricordo che Napolitano disse che forse era una portaerei americana, era enorme e aveva attorno a sé tante navi posizionate in acqua a spina di pesce. Ricordo che Napolitano disse ridendo: “meno male che ci siamo noi piloti esperti che possiamo vedere anche fuori dal finestrino perché altrimenti ci silurano”. Intendeva dire che per la loro esperienza potevano pilotare anche a vista e cioè percorrere la rotta indipendentemente dalle notizie che arrivavano dalla Torre di Controllo.

Nel momento in cui abbiamo visto la portaerei e le navi, ritengo che fosse pomeriggio, probabilmente eravamo a metà crociera che dura 50 minuti perché ricordo che è finito il servizio di ristorazione. Non avevamo iniziato ancora la discesa, penso che l'aereo si trovasse a un'altezza di circa 3000 metri. Io ricordo che la nave era molto grande, che aveva sul pavimento, cioè sulla piattaforma, delle strisce, mentre lateralmente alla nave vi erano altre navi molto grandi. L'aereo non era molto in alto sul mare perché ricordo che io vedevo bene il mare e quello che c'era.

Il 27 giugno 1980 di pomeriggio siamo ripartiti da Palermo e siamo tornati a Bologna.

Ha precisato di ricordare bene i fatti perché arrivata a Bologna fu invitata a contattare il charley di Bologna (cioè l'ufficio che organizza i movimenti degli equipaggi) perché volevano parlarle e attraverso il microfono qualcuno le chiese di fare lo stesso giorno la tratta Bologna/Palermo dicendole che il giorno successivo, il 28, sarebbe rientrata con il volo Alitalia Palermo/Roma.

Lei ha rifiutato anche se – essendo stagionale – accettava sempre. Quel giorno però ha declinato la proposta dicendo (anche se era una menzogna) che a Palermo aveva avuto una colica.

Il 27 giugno 1980 nella tratta Palermo – Bologna non ricordo di aver visto in mare navi o di avere notato alcunchè, nessuno mi chiamò nella cabina di pilotaggio.



Quando è arrivata a Bologna dopo aver fatto scendere tutti i passeggeri ha atteso l'arrivo dell'equipaggio che doveva fare il viaggio Bologna/Palermo nel pomeriggio e ha incontrato i piloti Gatti e Fontana che conosceva bene, nonché il capo cabina Morici (con il quale si fermò a chiacchierare mentre lui fumava una sigaretta) e l'assistente De Vincentis che era stata chiamata e che anche lei non doveva volare su quella tratta.

La predetta ha tenuto a precisare di avere sentito che un pilota aveva reso delle dichiarazioni sulla caduta del DC9, ma di non sapere il suo nome e di non avere letto nulla al riguardo non essendo stata pubblicata la notizia e di non avere letto neanche articoli al riguardo.

La dichiarazione della signora Gazzaniga conferma, ancora una volta, la presenza di mezzi aeronavali in esercitazione dal 26 giugno 1980 nelle vicinanze dell'isola di Ustica.

Dichiarazioni rese da ANGELI Egidio al P.M. il 13/3/2013.

Il signor Angeli ha prestato servizio per alcuni anni (dal 1965 al 1970) presso l'Aeronautica militare italiana con il ruolo di pilota di aerei militari, ricoprendo anche l'incarico all'Ufficio "I" (Intelligence) presso l'aeroporto di Rimini, occupandosi in particolare della decodifica dei messaggi Nato e dell'identificazione degli aerei nemici dei Paesi dell'Est europeo che volavano nelle vicinanze delle nostre aerovie.

Dal 1970 al 1985 ha prestato servizio come pilota civile all'A.T.I. con sede in Napoli. Il predetto ha riferito testualmente:

Nel tardo pomeriggio, tra le 18:00 e le 20:00 circa del 26 giugno 1980, ero secondo pilota dell'aereo A.T.I. che copriva la tratta Palermo. Dopo il decollo da Palermo in particolare, dopo 10 minuti, circa ci trovavamo a sorvolare l'isola di Ustica e ricordo che in prossimità della stessa ho notato un convoglio di quattro o 5 navi una delle quali era molto grande e poteva essere una portaerei.



Quando ho visto le navi nei pressi dell'isola di Ustica non ho visto attività di volo nelle loro vicinanze. So che circa 20 giorni dopo la caduta del DC9 è stato ritrovato un aereo Mig23 sui monti della Sila, in Calabria. Per la mia esperienza di pilota e comunque di militare che ha lavorato presso l'Ufficio, "I" (intelligence) posso dire che quel tipo di aereo ha un'autonomia di circa 2500 km in condizioni di volo normale, autonomia che si riduce se l'aereo vola in assetto operativo. Quindi è mio parere che detto aereo non poteva essere decollato da una base militare ubicata in Libia. Non è escluso che esso potrebbe, quindi, essere decollato anziché dalla Libia, da una base italiana, a esempio da Decimomannu, in Sardegna o da Sigonella o da Trapani in Sicilia. E dico ciò sempre riferimento al discorso dell'autonomia di volo cui ho fatto cenno prima.

La dichiarazione di Angeli riscontra quella resa dalla hostess Marina Gazzaniga che era a bordo di un altro aereo che sorvolava il pomeriggio del 26 giugno 1980 il mar Tirreno vicino l'isola di Ustica.

In sostanza due equipaggi diversi hanno potuto vedere la presenza di navi nella stessa zona dell'isola di Ustica ed entrambi hanno parlato della presenza di una nave grande che hanno associato a una portaerei.

Le dichiarazioni rese da MARINELLO Giorgio al P.M. il 15/10/2010.

Giorgio Marinello è un ingegnere meccanico.

Per tutto l'anno 1980 è stato imbarcato sull'incrociatore Vittorio Veneto. Non era mai stato sentito nel corso delle indagini.

Sentito dal Pubblico Ministero sugli eventi del 27 giugno 1980 egli ha riferito:

Ricordo che quando ero a bordo della nave Vittorio Veneto nel mese di giugno 1980 ho partecipato a una esercitazione svoltasi al largo delle isole Eolie. Più precisamente riferisco che con la Vittorio Veneto siamo partiti da Taranto, verosimilmente nella prima metà di giugno e siamo arrivati ad Augusta dove ci siamo fermati per circa due giorni e poi siamo partiti per l'inizio dell'esercitazione



che si è svolta al largo delle Eolie circa 5 - 7 giorni. Dopodiché siamo rientrati ad Augusta e poi, dopo una sosta di circa due giorni, siamo ripartiti per una nuova esercitazione, sempre nella stessa zona, cioè all'arco delle isole Eolie. Avevo con me una macchina fotografica personale, ho scattato diverse foto che poi ho conservato nel tempo e per il mio ricordo di quell'epoca. Le foto nell'album 2 comprese tra la numero 20 e 36, sono state scattate durante le esercitazioni. Preciso che sullo sfondo delle foto numero 25 si distingue l'isola di Salina. Le foto 37 e 38 sono state scattate a Tolone. E ci sono delle foto nel porto di Tolone, dove si può vedere in rada due portaerei che sono sicuramente francesi, la Foch e la Clemanceau, la fregata francese Suffren e Duquesne che ricordo di avere visto nelle esercitazioni, anche se non le avevo fotografate. Predispongo due schizzi. Il primo, cioè l'allegato numero 6 è come ho visto dalla nave l'isola di Ustica, per diversi giorni e il secondo, allegato numero 7, come ho visto la portaerei francese e la Saratoga durante una fase delle esercitazioni. Come ho detto, l'esercitazione si è svolta per lo più al largo delle isole Eolie. Alla fine ci siamo diretti verso Tolone, poi abbiamo raggiunto la Maddalena, poi La Spezia e poi siamo ripartiti per fare ritorno a Taranto.

Non ricordo il nome dell'esercitazione alla quale partecipano navi italiani, francesi e americane. C'erano tante navi e io ho detto che sembrava "essere lo sbarco in Normandia". Tra le navi italiane ricordo la Vittorio Veneto con le cisterne di appoggio, nave, cacciatorpediniere della classe Indomito, Impetuoso, le fregate della classe Luigi Rizzo. Come navi francesi, ricordo la Foch o la Clemenceau e le fregate Suffren e/o la Duquesne.

Fra le navi americane sicuramente la Saratoga che io ho visto una volta di punta. Riferisco che quando ho visto le due portaerei una "di punta" uno e "in lungo", ho chiesto che navi fossero, mi è stato risposto essere rispettivamente la Saratoga e una francese che era visibilmente più piccola di stazza. C'erano aerei, alcuni a bordo della Saratoga e della portaerei francese. Non so se vi fossero aerei italiani che comunque partivano dalle Basi di terra, non avendo all'epoca l'Italia una portaerei.



Quella a cui ho partecipato, e di cui ho detto, era una esercitazione NATO. La cosa che abbiamo rimarcato a La Spezia è stata che avevano scelto la nave Andrea Doria per cercare i sopravvissuti del DC9 e abbiamo detto che forse era più semplice che andassimo a soccorrere o a cercarli noi, perché eravamo in zona. La Vittorio Veneto ha sparato come tutte le altre navi. Ho appreso della caduta del DC9 solo quando siamo arrivati a La Spezia, ai primi di luglio il giorno 5 o il giorno 6.

Confermo che durante l'esercitazione si sparavano i missili agli aereo-bersagli e con il cannone si sparava invece ai bersagli in acqua. Circa gli orari delle esercitazioni, non ve ne erano di specifici. Dalle foto dell'album, a esempio, si vede che in alcuni casi si sparava anche di sera e altro. Ho visto le portaerei francesi a Tolone e non ricordo se le ho viste all'arrivo o alla partenza. Mi sembra di ricordare che le ho viste all'arrivo verso 12:00, ma di questo non sono sicuro. Una di dette portaerei ha preso comunque parte all'esercitazione. Confermo di ricordare di avere visto, durante l'esercitazione di cui ho detto la portaerei americana Saratoga e una portaerei francese, ma non so specificare se fosse la Foch o la Clemanceau. In definitiva, volevo dire, qual è lo scopo di tutto questo e cioè che è verosimile che la sera del 27 giugno 1980 l'esercitazione fosse ancora in corso, al momento in cui è caduto il DC9 e che quindi in corso i radar installati sulle navi impegnate nell'esercitazione, abbiano visto e registrato tutto quello che è accaduto al DC9, la sera del 27 giugno 1980.

Le numerose fotografie consegnate da Giorgio Marinello riscontrano documentalmente le dichiarazioni rese dallo stesso in relazione all'esercitazione aeronavale che c'è stata nei giorni 26 e 27 giugno 1980. Dalla visione delle foto dell'album 1 dai numeri 3 a 14 è possibile vedere la presenza di numerose navi e in particolare nelle foto nn. 12 e 14 la presenza di aerei caccia in volo.

La visione delle foto contenute nell'album n. 2, in particolare quelle indicate dal numero 20 al numero 36 consente di localizzare l'esercitazione proprio davanti alle isole Eolie in quanto è individuabile l'isola di Salina.



Dalle unità navali fotografate si può osservare il decollo e l'atterraggio di elicotteri ed è indiscutibile la presenza di una portaerei in considerazione della tipologia di nave che si può facilmente vedere nelle foto contrassegnate con i nn. 29 – 30 e 31 anche se non è individuabile il nome e lo Stato di appartenenza, mezzo navale che è possibile riferire o a una portaerei francese (la Foch o la Clemanceau) o alla Saratoga, atteso che le dichiarazioni di Marinello sono attendibili e circostanziate e riscontrate dalle numerose foto che hanno data certa, come si può apprezzare sul retro delle stesse in sede di avvenuto sviluppo da parte dell'interessato riportante la data LUG80, cioè luglio 1980. Quanto alla individuazione della portaerei c'è da considerare che all'epoca del fatto pochi Paesi (fra i quali gli Stati Uniti e la Francia) erano dotati di tali mezzi navali e che esse erano Nazioni che partecipavano alle operazioni NATO combinate.

Non solo, ma riscontro dichiarativo a quanto riferito da Marinello è costituito da quanto affermato dalla hostess dell'aereo che volava sulla tratta Bologna – Palermo proprio il pomeriggio del 26 giugno 1980 Marina Gazzaniga che, appunto, ha riferito di essere entrata nella cabina di pilotaggio e che il secondo pilota Napolitano le ha detto “vieni a vedere cosa c'è qui sotto, meno male che ci siamo noi piloti esperti che possiamo vedere anche fuori dal finestrino perché altrimenti ci silurano” e lei guardando a destra e a sinistra ha visto che sotto vi era un certo traffico, che era presente nave grandissima che il suo collega Napolitano disse essere forse una portaerei americana, era enorme e aveva attorno a sé tante navi posizionate a spina di pesce. Analogo riscontro è stato fornito dal pilota di aereo civile Angeli che ha dichiarato di avere *notato un convoglio di quattro o 5 navi una delle quali era molto grande e poteva essere una portaerei.*

Poca rilevanza assume il fatto che Marinello non abbia fotografato direttamente le portaerei che, tuttavia, egli ha descritto nella loro struttura, procedendo anche a riportarle in uno schizzo grafico.

Ulteriore riscontro circa la presenza della portaerei francese Foch, come sarà riportato in prosieguo, è stato fornito da Sebastiano Caucci, che era in servizio alla Base di Grazzanise e che doveva partecipare all'esercitazione stessa.



Le dichiarazioni rese da Luciano LANNES al P.M. il 30/7/2010

Luciano Lannes, giornalista professionista e direttore responsabile del quotidiano on-line Italia Terra Nostra, si è presentato spontaneamente a questo ufficio di Procura in data 30 luglio 2010, accompagnato dai signori Daria Bonfietti e Andrea Benetti, rendendosi disponibile a fornire dichiarazioni sulla vicenda della caduta del DC9.

Il predetto ha premesso che nel mese di luglio 2010 era stato contattato da diverse persone che gli avevano riferito di essere a conoscenza di notizie su quanto accaduto al DC9 Itavia vicenda della quale lui si era in precedenza occupato per conto del quotidiano La Repubblica.

Il giornalista ha dunque riferito le circostanze apprese dal suo interlocutore descrivendole nei seguenti testuali termini:

Ho incontrato tale Dioguardi il giorno 22 luglio 2010 nella zona antistante il porto di Molfetta, l'incontro è durato un paio di ore. Il Dioguardi mi ha detto in maniera spontanea di essere stato un appartenente all'Aeronautica militare in servizio nel 1980 a Milano al primo R.O.C. per poi transitare nel 1982 alla segreteria particolare del ministro della Difesa Spadolini, ruolo ricoperto fino al 1988. Il Dioguardi mi ha riferito di essere a conoscenza di alcune circostanze utili per ricostruire la causa della caduta del DC9 Itavia e che è a conoscenza del luogo dove possono essere custoditi dei documenti importanti in tal senso e in particolare una Relazione nella quale era ricostruito in maniera completa, tutto quello che era accaduto la sera della caduta del DC9 nonché di un dossier elaborato dal ministro Spadolini nel 1986, anche utilizzando delle informative del Sismi, nonché messaggistiche classificate come "Segreto". Secondo quanto riferito dal Dioguardi la documentazione sarebbe custodita all'interno della cassaforte dell'ufficio del ministro della Difesa. Da quanto mi ha detto, ho capito che potrebbe custodire qualcosa sull'argomento, forse delle vetine. In ogni caso Dioguardi ha detto di conoscere perfettamente il contenuto della documentazione classificata e che dalla stessa emergerebbe la responsabilità degli Stati Uniti per l'accaduto con copertura politico militare della Francia e dell'Italia. Dioguardi mi ha specificato di aver lavorato con i ministri della Difesa Lagorio, Spadolini, Gaspari e Zanone.



166

Egli mi ha specificato che sulla vicenda esiste un segreto apposto dal SIOS Forze Armate II Reparto comandato all'epoca dal generale Zeno Tascio, tale segreto era conosciuto da 13 generali di Squadra Aerea dei quali non ha fatto i nomi. Ricordo che egli ha utilizzato la testuale frase "molti generali, si sono prestati al gioco del silenzio conveniente alla politica italiana". Ha specificato che a suo parere, il giudice Priore non ha acquisito una serie di documenti quali registro carico e scarico all'interno delle segreterie speciali dell'Aeronautica militare italiana e dei punti controllo NATO e che non sono state perquisite le sale operative di punti di controllo NATO in Italia. A suo parere, non sono state acquisite le schede di consegna e consultazione e il registro di protocollo della messaggistica classificata. Egli mi ha detto di aver distrutto migliaia di documenti, sottoposti a classifica di Segreto, per conto dell'Aeronautica militare italiana, e ciò in generale e non solo sulla vicenda di Ustica.

Secondo il Dioguardi gli USA quale risarcimento e come prima contropartita in cambio del silenzio, avrebbero dato nel 1981 all'Italia una consistente assunzione al personale civile presso la base di Santo Stefano in Sardegna, presso la quale sono stati ospitati dal 1972 al 2008 sommergibili classe Los Angeles a propulsione e armamento nucleare.

Infine egli mi ha detto che esiste un rapporto di una guardia campestre, che ha a oggetto la caduta del MIG sui monti della Sila. Secondo la ricostruzione da lui fatta la sera del 27 giugno 1980 c'era stata una battaglia aerea nella quale lo Stato coinvolti sei aerei americani, italiani e francesi. Il Dioguardi mi ha anche detto che lui la sera del 27 giugno era in servizio al 1° R.O.C. e che il generale Mura diede l'ordine di "mantenere il segreto, cioè di non fare menzione di quello che era accaduto". Sempre sulla vicenda di Ustica riferisco di aver incontrato per la mia attività di giornalista di giornalista il signor Pasquale Murgo, ex appartenente all'aeronautica militare italiana. Egli mi ha detto che era in servizio la sera del 27 giugno 1980 presso una Base dell'Aeronautica situata nel Gargano e precisamente in località Coppa del Monaco, Base che era in grado di vedere sia quello che avveniva sul fronte dei Balcani, sia sul versante del Tirreno ed effettuavano attività di intercettazione dei velivoli. Tale base egli mi ha detto che non va confusa con quella di Jacotenente che è nelle vicinanze.



Anche Murgo mi ha parlato di una battaglia aerea la sera del 27 giugno 1980 e della consegna del silenzio da parte dei suoi superiori e ciò appena gravi ripercussioni sulla carriera. Egli ha specificato che coloro che lavoravano presso la Base ricevevano dei compensi "in nero" dagli americani per le attività che effettuavano nel loro interesse.

Ho solo telefonicamente contattato altre persone che secondo me può essere utile sentire nella ricostruzione della vicenda e cioè Marinello Giorgio, il quale mi ha detto di essere stato un ufficiale di macchina sulla nave Vittorio Veneto che, nei giorni precedenti e seguenti alla caduta del DC9, ha partecipato a un'esercitazione interforze con gli americani e francesi, in ambito N.A.T.O. fra Ustica e Ponza.

A mio parere potrebbe riferire circostanze utili anche tale De Paolis che da ricerche effettuate risulta avere lavorato presso la segreteria del Ministro della Difesa Lagorio.

Il Lannes è stato risentito da questa Procura in data 16 novembre 2010 e ha riferito di essersi incontrato, successivamente alla sua audizione in Procura, con Pasquale Murgo a Manfredonia nel mese di agosto e che in tale occasione gli aveva confermato *che la sera del 27 giugno 1980 c'era stata una battaglia aerea e che lui aveva ricevuto la consegna al silenzio per questo fatto*, e che *"dalla Base di Coppa del Monaco, nel Gargano, potevano con i radar e le altre apparecchiature per le guerre elettroniche concesse dagli americani, controllare sia lo spazio aereo dell'Adriatico che del Tirreno"*.

Ha aggiunto il Lannes di avere avuto la confidenza da parte di Dioguardi di essersi recato nella residenza privata di Spadolini, in quel momento ministro della Difesa, con una macchina di servizio a portargli un dossier che conteneva *"notizie sulla caduta del DC9, e cioè che il velivolo era caduto nel corso di una battaglia aerea e che la responsabilità era degli americani, dei francesi e degli Italiani"*.

Ha confermato che parlando con Dioguardi e Pasquale Murgo entrambi gli avevano detto che non erano stati perquisiti la Base di Coppa del Monaco e alcuni uffici, esempio la segreteria speciale e la cassaforte del punto di controllo NATO in Italia di Bari, presso i quali potevano essere tenuti i documenti in particolare *"un documento segreto datato 28 giugno 1980"*.



A dire del Dioguardi questo dossier "è stato assemblato nell'ottobre 1980 dai Servizi, senza specificare quali. Il dossier sarebbe oggi conservato nella cassaforte del ministro della Difesa."

Il Lannes ha aggiunto di avere intervistato Giorgio Marinello che gli ha riferito che "c'era stata un'esercitazione aeronavale della NATO, con presenza di Unità U.S.A. e francesi e che aveva scattato delle foto in quei giorni".

A dimostrazione e conferma degli incontri con le persone citate e sui colloqui avuti con gli stessi, Lannes ha consegnato copia di due pagine della sua agenda riferite ai giorni 19 luglio 1980 e 1 agosto 1980 nelle quali ha specificato di avere riportato alcuni appunti su quanto riferito dai suoi interlocutori.

La lettura dei due documenti (acquisiti al verbale di s.i.t.) consente di rilevare le seguenti scritte:

1 relazione (ottobre 1980) completata (Gab. Min.) Informativa Sismi. Dossier Ministro Spadolini. Tre relazioni. 6 aerei (parola incomprensibile n.d.r.) FR/USA ITA a copertura. Gen. Mura mi ha detto di non fare relazione di quello che era accaduto. SIOS Forza armata secondo reparto. Ha aggiustato il segreto.

Dare una lezione ai liberi. 13 generali di squadra aerea. Mario De Paolis. Lagorio/Spadolini/Gaspari/Zanone. Molti generali si sono prestati al gioco del silenzio conveniente alla politica. X una battaglia aerea si consuma carburante una Base in Sardegna ha rifornito aerei. Negativo (parola incomprensibile ndr) piani di volo. Registro di carico e scarico. Scheda consegna, Registro protocollo. Gram Crotone. Segreteria Speciale Punti controllo Nato Stato Maggiore. Le sale operative dei punti di controllo Nato. 3 Stormo Gioia del Colle.

L'importanza delle dichiarazioni rilasciate da Lannes è evidente nel senso che egli ha fornito lo spunto per acquisire dichiarazioni da altri soggetti che non erano stati sentiti nella precedente indagine. Soggetti che, a loro volta, hanno riferito dettagliatamente su circostanze inedite, che saranno riportate di seguito.



Le dichiarazioni rese da Giuseppe DIOGUARDI al P.M. il 4/8/10

Una delle prime attività a riscontro alle dichiarazioni di Lannes è stata, in data 4 agosto 2010, l'escussione a s.i.t. di Giuseppe Dioguardi, maresciallo in pensione dell'Aeronautica militare italiana.

La sera del 27/6/80 egli si trovava nella Sala Operativa, anche se non era in servizio, quando arrivò una chiamata dicendo che era successo "un certo evento" ed era subito scattato l'allarme "Delta" che era, fra tutti, quello più grave nell'ambito dell'Aeronautica, allarme durato sei ore fino alle ore 01,30 della notte. Subito fu chiamato il gen. Mura che comandava la prima Regione aerea e lì egli apprese che c'era stato l'abbattimento di un velivolo.

La mattina successiva fu chiamato dal gen. Mura che gli disse *"dimentica quello che hai visto e sentito ieri sera, se hai visto o sentito qualcosa, ne va della tua carriera. Il tuo futuro è legato al servizio permanente"*.

Quando poi il generale gli chiese se aveva bisogno di qualcosa il Dioguardi, che all'epoca aveva 19 anni, gli disse che aveva bisogno di avvicinarsi a casa e il generale rispose *"dai tempo al tempo"*.

Nel 1982 il Dioguardi è stato trasferito a Roma al Gabinetto del ministro della Difesa dove chi lo accolse gli disse *"sappiamo che è una brava persona"*.

Nel 1986, in concomitanza con una partita importante della nazionale italiana, il ministro Spadolini era andato a Firenze, a casa sua e precisamente a Pian dei Giullari per seguire l'evento sportivo. Verso le ore 14:00 quando stavo per lasciare l'Ufficio sono stato chiamato presso l'Ufficio del capo di Gabinetto del Ministro Generale Mario De Paolis dove mi fu detto di andare nella Segreteria speciale per prendere un plico e portarlo al ministro a Firenze. Venivo informato in quel momento che ero incaricato di fare il "corriere abilitato" con massimo livello di segretezza.

Ricordo che ho ritirato una valigetta con dentro i documenti classificati così mi ha detto la persona che era un funzionario del Sismi presente nell'ufficio di De Paolis e poi un autista con la vettura blindata mi ha accompagnato al posto dei Carabinieri della Stazione. Qui venivo ricevuto da due carabinieri i quali, in borghese, mi informavano che mi avrebbero scortato a Firenze dove siamo giunti con il treno rapido.



All'arrivo sono stato ricevuto da quattro carabinieri in divisa che con una loro vettura mi accompagnavano presso l'abitazione di Spadolini a Pian dei Giullari. Ivi ho consegnato al ministro la valigetta, restando in attesa che me l'ha restituisse dopo aver firmato il documento che conteneva e che avrebbe dovuto essere recapitato al Presidente del Consiglio dei ministri.

Ricordo che Spadolini, dopo avermi fatto accomodare, ha aperto la valigetta e, come faceva solitamente, ha letto a voce alta, i documenti. Ricordo di aver capito dalla sua lettura che il documento era una lettera di trasmissione a sua firma al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro degli Esteri con allegati documenti riguardanti il "NOTO EVENTO".

Inoltre, ricordo che la Nota veniva definita "segretissima" solo se corredata degli allegati che erano due documenti uno del Sios e l'altro del Sismi. Ho appreso che la nota Sios parlava dell'episodio del 27 giugno 1980 e diceva che i velivoli in volo erano 6, 2 dei quali erano Tomcat americani e due francesi, e parlava anche di due F 104 italiani, precisando, "non interessati allo scontro".

Ricordo che il ministro Spadolini si indispettì, parlava di tracciati radar di Marsala, di Licola, sui quali si potevano vedere le tracce di sei velivoli. La Relazione del Sismi era datata ottobre 1980. Spadolini disse, "bastava dire la verità dall'inizio, l'aeronautica non c'entra nulla. Tutti questi cazzi di generali che vogliono fare i protagonisti non li sopporto".

Ricordo anche che una delle due relazioni contenute nella valigetta che ho portato al ministro si riferiva anche del fatto che due dei velivoli indicati avevano fatto rifornimento all'aeroporto di Alghero, dove c'erano depositi di carburante del circuito Nato, e che i documenti relativi a tale rifornimento erano stati "aggiustati". Spadolini, dopo aver firmato, ricordo che disse, "non c'è niente di peggio dei generali che vogliono fare i politici". Io collegai questa frase al contenuto della Nota che aveva letto e in particolare a quella sul rifornimento di carburante presso l'aeroporto di Alghero. Due giorni dopo sono stato chiamato dal funzionario Sismi che era con De Paolis quando mi venne consegnata la valigetta



ed entrambi mi chiesero se il ministro avesse detto qualcosa nel firmare di documento e se io lo avessi letto. Io gli riferì che non avevo letto il documento e che il Ministro non aveva fatto commenti.

Come Ministro della Difesa, Spadolini venne sostituito da Remo Gaspari, che ricoprì l'incarico per un breve periodo, venendo sostituito, a sua volta, da Valerio Zanone che dispose il mio trasferimento a Bari il 6 gennaio 1988, dove venni assegnato alla segreteria particolare del generale comandante della Terza Regione aerea che all'epoca era il generale Casagrande, ufficio dove sono rimasto per sei anni sino al 1994.

Ricordo un episodio particolare quando era comandante il generale Moneta Caglio. Nel suo ufficio vi era una cassaforte che conteneva documenti classificati alla quale aveva accesso lui e il personale della sua segreteria.

All'interno di tale cassaforte vi era occultata, un'altra cassetta o "sotto cassaforte" alla quale aveva acceso soltanto il comandante, il quale custodiva la chiave di apertura. So che in tale cassaforte segreta vi era un faldone contenente documenti su Ustica. Sono a conoscenza di tali circostanze in quanto una volta il generale mi ha incaricato di prendere il faldone dandomi la chiave della cassaforte.

Ciò è avvenuto tra il 1988, e il 1994 sul dorso del faldone di cui ho detto c'era la scritta la parola Ustica e sul davanti vi era l'elenco dei documenti contenuti. Non ho visto i documenti. Ho dato il faldone al generale che quello stesso giorno (di domenica) lo portò a Roma per una riunione con il capo di stato maggiore dell'aeronautica. Non ho più avuto modo di vedere se il faldone è stato rimesso al suo posto.

Io avevo la possibilità di accedere a documenti classificati ed elevata segretezza in quanto in possesso del CTS, cioè del Cosmic Top Secret con qualifica Atomat che corrisponde al livello di segretissimo in ambito NATO. Faccio presente che in tutti i documenti riguardanti la vicenda, avvenuta il 27 giugno 1980 questa vicenda non veniva indicata con la parola Ustica né con la data del fatto, ma con l'espressione "NOTO EVENTO".



Ho avuto modo di prendere conoscenza di un ordine di distruzione dei documenti relativi al "NOTO EVENTO", non più utili alla Forza armata. Ho collegato questa nota alla vicenda del 27 giugno 1980 perché tra noi addetti venivano indicata in questo modo. Ciò è avvenuto tra il 1995 e il 1996.

A me non è stato dato alcun ordine di distruzione, non ho visto distruggere nulla riguardante Ustica e in questa occasione non ho distrutto alcun documento. Faccio presente che il faldone di cui ho parlato in precedenza che recava la scritta Ustica era legato a un altro sul quale c'era scritto Mig. Tra il 1994 e il 1997, lo Stato Maggiore di Regione è stato oggetto di controllo da parte della Guardia di Finanza a seguito di incarico del giudice Priore, ma gli operanti non sono venuti nella segreteria speciale se non per richiederci di fare alcune fotocopie.

So che non hanno neppure controllato la cassaforte del comandante e non sapevano cosa cercare, erano inesperti e non hanno visto il registro di carico nelle schede di registrazione della segreteria speciale.

Nel 1999 è stata disposta la chiusura di alcuni enti e di conseguenza si è proceduto alla distruzione di documenti classificati con rigorose formalità. Ho avuto modo di occuparmi della chiusura del Gram di Crotona e dell'aeroporto di Comiso, ho trasferito i documenti non distrutti a Gioia del Colle. Faccio presente che il registro di protocollo non viene mai distrutto e che i documenti classificati "segretissimo" devono essere sempre restituiti all'ente che li ha originati. Tale restituzione avviene attraverso la segreteria speciale di competenza. In conversazioni amichevoli con il maresciallo del Gram di Crotona, del quale non ricordo il nome, ricordo che egli mi ha informato che alcuni documenti classificati erano stati distrutti materialmente, ma non erano state rispettate le formalità e quindi sul registro di carico non erano state fatte le annotazioni, né erano state apposte le firme dei tre responsabili della distruzione.

Le dichiarazioni rese da MURGO Pasquale al P.M. in data 17/11/10.

L'attività di riscontro alle dichiarazioni di Lannes è proseguita con l'audizione di Pasquale Murgo, anche lui citato dal giornalista come persona con la quale aveva avuto modo di interfacciarsi e dialogare sulla vicenda del DC9.



173

Murgo è stato maresciallo dell'aeronautica specializzato in ricerca informazioni e guerra elettronica e ha prestato servizio presso diverse basi soprattutto sul versante Adriatico e ha effettuato le ricerche JENA (che in codice significava Jugoslavia).

La sera del 27/6/80 era in servizio al VI C.R.S. di Jacotenente che era una "cellula nascosta" sul monte Giovannicchio o Coppa del Monaco ubicato nella foresta Umbra nel territorio della provincia di Foggia.

La base di Jacotenente "guardava" verso i Balcani, ma già da aprile erano state montate delle antenne, fornite dagli americani, che guardavano verso il Tirreno.

Murgo era operatore al T.S.B. (terra bordo terra) e riceveva tutte le comunicazioni che avvenivano fra i piloti jugoslavi e le loro torri di controllo, cioè faceva una sorta di "intercettazione" in periodo di guerra fredda, registrava automaticamente le conversazioni che poi lui trascriveva sui brogliacci che venivano portati al C.O.R.E. e analizzati con gli americani. Gli americani davano dei soldi "in nero" a loro con versamenti trimestrali di 180.000 lire ciascuno.

Ha ricordato che la sera del 27/6/80 era in servizio con il collega Pagano all'O.P.S. (operazioni pianificazioni segrete) che gli portò la programmazione gli disse che quella sera sull'Adriatico era prevista una "attività volativa intensa" e non poteva smontare alle 20,00 e gli raccomandò di stare molto attento e che "anche se passava una zanzara l'avrebbe dovuta prendere" nel senso che avrebbe dovuto sentire tutto. Ha detto di aver visto attività volativa dopo le 19,00 e che a un certo punto ha captato che c'erano due di questi velivoli che sforarono nel nostro spazio aereo ed erano un UTVA315 e un UTVA318 cioè due Mig di fabbricazione jugoslava perché i numeri 15 e 18 indicavano l'aeroporto di decollo di Mostar, mentre il 3 indicava la decade di volo cioè dal 21 al 30. Uno di questi aerei era andato verso la direttrice Pescara/Ancora e l'altro verso la direttrice Foggia/Bari e dopo un'ora non li ho visti più. Il collega Esposito per come vedeva sullo schermo radar gli ha detto che i due velivoli entravano nel nostro spazio aereo e la circostanza gli fu confermata dal collega Mura.

Il 28 giugno 1980 il corriere non è partito per portare i risultati delle intercettazioni al C.O.R.E. ma si recarono alla Base tre americani che parlarono con il comandante Porciello e il suo vice. *Nell'ambiente dei Servizi venne detto che quella sera avevano visto le tracce dirigersi verso il Tirreno e che il Mig salito nella direttrice*



174

Pescara/Ancona aveva incrociato il DC9 e si era messo sotto questo aereo mentre l'altro era sceso verso giù. Il Mig che si era messo "sotto" l'Itigi era stato visto e intercettato dai nostri F104 che avevano lanciato l'allarme ed era stato avvistato anche dall'aereo Awacs che c'era sopra.

Secondo il collega Esposito c'era traffico aereo intenso anche sul Tirreno la sera del 27 giugno per come poteva vedere con le antenne omnidirezionali. Lui aveva registrato le tracce degli aerei e diceva che alcune si alzavano dal sud della Corsica e altre dal Centro nord della Sardegna e che si trattava di aerei militari.

Nel nostro Centro non sono state effettuate perquisizioni della magistratura.

La Base dove io lavoravo esiste ancora e si chiama sesto CRS del Gries, ora che credo che si chiami Quinto day. La mattina del 28 giugno non ci fecero andare a casa e Valente mi chiese cosa fosse successo la sera e lui aggiunse che era caduto un aereo e manifestò dubbi sull'utilizzo dell'antenna volta a captare sul Tirreno.

La notte del 27 giugno, prima di consegnare i brogliacci del mio lavoro li ho letti bene, poi li ho consegnati al mattino. Li ho trascritti in copia e i brogliacci li ho tenuti nella cassaforte al muro di casa mia e poi li ho portati al mio legale, avvocato Giandiego Gatta. Successivamente ai contrasti avuti con il collega Esposito, sono stato trasferito ad Amendola. Dopo questo fatto sono stato il rapporto dal capitano di vascello Sauro, comandante del centro ricerca e informazioni segrete, centro intelligence interforze di Ponte Galeria, il quale, nella sostanza mi ha detto di "non tirare più avanti con quella storia", riferendosi alla mia volontà sempre esternata in ufficio, di parlare di quello che è accaduto la sera del 27 giugno. Sauro mi ha detto che egli aveva lavorato con l'ammiraglio Martini e che aveva saputo che dei Mirage francesi decollati da Solenzara avevano intercettato il Mig libico cercando di farlo andare via, ma questi si era nascosto sotto l'Itigi e dopo il Mirage aveva lanciato un missile a frammentazione che aveva causato la caduta dell'Itigi e un danno all'ala del Mig che poi era caduto sulla Sila. Sauro disse che queste circostanze corrispondevano a quanto realmente accaduto quella sera e le aveva sapute in un briefing fatto da Martini. Una settimana dopo la caduta dell'Itigi, le antenne dirette a capitale a ovest sono state smontate.



Ho anche rifatto copia dei documenti disegnando le mappe, avendo mantenuto il ricordo di quello che avevo visto la sera del 27 giugno. Questa copia l'ho consegnata a mia sorella Pina che li ha custoditi nella cassaforte della sua abitazione.

Quando sono andato a lavorare all'Itav, il comandante dell'epoca, colonnello Donato Scattarelli, con il quale mi ero confidato di voler far venire fuori quanto da me conosciuto, mi ha detto di lasciar perdere perché tutti avrebbero fatto "quadrato", e che comunque era sempre obbligato a mantenere il segreto militare. Successivamente, quando mi sono trasferito a Desio, ho preso i documenti da mia sorella e li ho portati a casa mia. Nel mese di febbraio del 2007 ho subito un furto a casa e gli ignoti autori si sono portati proprio via quei documenti.

I Carabinieri mi fecero cambiare la dizione "mappale delle diramazioni" con la quale aveva indicato gli atti con la dicitura "contratti di appalto".

Consegno gli originali dei miei scritti, che altro non sono che la riscrittura di quello che ho visto. La sera del 27 giugno 1980 dal plottaggio del collega Esposito e nel retro l'indicazione delle sigle.

E' stata acquisita la denuncia di furto presentata dal Murgo il 17/2/2007 alla Stazione Carabinieri di Desio dalla quale emerge che i ladri sono entrati forzando la finestra del bagno e che avevano asportato una serie di effetti personali e documenti fra i quali "mappale delle diramazioni telecomunicazioni militari in Italia, utilizzate dall'aeronautica militare, inerenti l'ubicazione dei ponti radio radar e ricevitori" documento quest'ultimo poi, nell'integrazione di denuncia del 17/2/2007, specificato essere "di fotocopia di contratti di appalto per la fornitura di materiale per le telecomunicazioni", così come consigliatogli dai Carabinieri ("I carabinieri mi dissero che avrebbero mandato via fax subito la denuncia al mio comando e da lì a poco ho ricevuto da loro una chiamata con la quale mi è stato detto che dovevo rettificare l'indicazione "Mappale" con la dicitura "Contratti di appalto", cosa che ho fatto immediatamente").

Pasquale Murgo ha consegnato gli scritti citati nel corso delle dichiarazioni che sono il riepilogo di quello che aveva visto la sera del 27/6/80 dal plottaggio del collega Esposito.



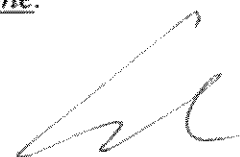
Le dichiarazioni rese da MASCIARI Antenore al P.M. in data 8/7/2011.

In ordine alla ricostruzione complessiva della vicenda, molto interessanti sono da ritenere le dichiarazioni rese da Antenore Masciari a questo ufficio in data 8 luglio 2011.

Il predetto era stato, negli anni precedenti convocato dal G.I. dott. Priore dal quale non si era mai presentato per rendere dichiarazioni di guisa che quanto dal medesimo riferito ha carattere di originalità per l'indagine.

La sera del 27 giugno 1980 mi trovavo insieme a mia moglie Iaccarino Maria Rosaria in vacanza a Sellia Marina presso l'Hotel Triton. Intorno alle 21:00 circa eravamo sul terrazzo dell'Hotel Triton e volgendo le spalle al mare guardavamo in direzione delle montagne verso il paese di Sersale, che io conosco in quanto paesi vicino a quello mio nativo (il Masciari è nato a Cropani che dista pochi km dal paese di Sersale n.d.r.).

Ricordo di avere visto almeno due aerei che si inseguivano e ho visto che uno sparava all'altro. Ricordo con precisione i tracciati del fuoco che avevano il colore di un filamento della lampadina elettrica e ricordo anche che richiamai l'attenzione di mia moglie, facendole notare i bagliori che emettevano gli aerei. Preciso che siccome i fuochi sparati erano piuttosto consistenti, è possibile che gli aerei inseguitori erano più di due e che quello che ho visto distintamente coprisse la mia visuale sull'altro. Vista l'intensità dei fuochi penso che a inseguire il primo aereo fossero due velivoli, in quanto ritengo che uno degli aerei coprisse la sagoma dell'altro. Confermo che vi era un aereo inseguito da un altro o da altri. Quanto alla direzione degli aerei, preciso che li ho visti provenire dalla mia sinistra, cioè dal mar Tirreno, ed erano diretti verso la mia destra. Ricordo di aver appreso della caduta del DC9 di Ustica mentre ero in autostrada, il giorno 28 giugno, quando mi sono fermato a fare riferimento a una stazione Agip per avere avuto modo di vedere la prima pagina di un giornale che riportava la notizia. L'aereo inseguito e gli inseguitori credo che fossero di dimensioni simili e ritengo di escludere che potesse trattarsi di aerei civili, anche perché successivamente ho visto altri due aerei tipo caccia e ho pensato che si trattasse di un'esercitazione.



Escludo che si potesse trattare di fuochi d'artificio perché i bagliori erano orizzontali e anche molto intensi tant'è che ritengo che gli inseguitori fossero più di uno. Circa 5 minuti dopo, mentre io e mia moglie ci accingevamo a scendere dalla terrazza per andare a cena e rivolgevamo le spalle alla montagna, abbiamo visto sul mare passare due aerei in parallelo, uno leggermente più avanti dell'altro, che erano di colore verde scuro e non recavano nessuna insegna né coccarda. Entrambi volavano a pelo d'acqua e li abbiamo visti a circa 500 o 600 metri da dove noi ci trovavamo.

Per le caratteristiche che ho potuto notare in particolare per una cabina di vetro allungata che copriva la postazione del pilota, mi sono convinto che si trattasse di due F16. Ritengo che fossero due aerei da caccia. La direzione di questi ultimi velivoli era da Catanzaro verso Crotone e ho pensato che potesse esserci un'esercitazione in corso, anche perché sapevo che lì a pochissimi chilometri sul mare di Simeri c'era una Base americana.

Ricordo che ero stato anche citato dal giudice Priore, dal quale però non mi sono presentato a deporre perché ero molto intimorito dalla vicenda, infatti avevo appreso che alcune persone coinvolte nelle indagini erano decedute. Ho anche appreso che il dottore, che all'epoca aveva visto il cadavere del pilota caduto sulla Sila, sarebbe stato malmenato all'aeroporto di Caselle di Torino per ritrattare le sue dichiarazioni con il quale aveva sostenuto che la morte del pilota era risalente a 20 giorni prima di quando era stato rinvenuto. Ricordo che questo dottore, all'epoca lavorava a Crotone e successivamente, negli anni 90, ha svolto la sua attività all'ospedale di Grosseto, credo nel reparto di ginecologia.

Si tratta del medico che i carabinieri avrebbero accompagnato sul luogo ove è caduto l'aereo e cioè sarebbe stato il primo medico che ha visto il cadavere.”

Il Masciari ha visionato alcune cartine geografiche della Calabria e foto di aerei militari tipo Caccia.

In ordine al primo punto ha indicato dove si trovava e la direzione percorsa dagli aerei da lui visti, ha fatto dei disegni degli stessi, mentre in ordine al punto 2 ha riconosciuto in alcune foto gli F16 come uguali a quegli aerei che aveva visto.



In effetti è riscontrato che dal mare della località di Sellia Marina è visibile la montagna dove è situato il paese di Sersale e la distanza fra i due luoghi è minima, nell'ordine di pochi chilometri di strada e ancora meno in linea d'aria e ciò consentiva un'ottima visuale al Masciari e alla moglie.

In effetti nel 1980 sul litorale jonico esisteva la Base militare americana in località Simeri mare (Comune di Simeri Cricchi), che si trova a pochissima distanza (fra 1 e 2 chilometri) dal villaggio vacanze Triton, in località Sellia Marina.

La dichiarazione di Masciari riscontra quella di analogo contenuto resa anni prima dal teste Giovanni Cannizzaro che dalla spiaggia di Torremezzo, sempre in Calabria, ha descritto la medesima scena con analoghi particolari.

Le dichiarazioni rese da SANDALLI Paolo al P.M. il 18/4/2011


Contrammiraglio della Marina Militare.

Nel 1980 era imbarcato sulla Vittorio Veneto come sottotenente di Vascello.

Ha riferito di avere partecipato a numerose esercitazioni con la citata nave nel periodo maggio/giugno 1980 che in quel periodo c'era un'esercitazione americana denominata Dawn Patrol. Ulteriormente ha precisato che le dichiarazioni di Marinello si riferiscono a tale esercitazione che si effettuava, però, a maggio e non a giugno. Forse nel giugno 1980 c'è stata un'esercitazione nazionale che potrebbe essere stata denominata Tridente. In ogni caso a tutte le esercitazioni della Marina Militare partecipava anche l'aeronautica.

La dichiarazione di Sandalli sono generiche e dubitative circa le esercitazioni effettuate e i periodi delle stesse. Essa nel complessivo contenuto non è idonea a inficiare la veridicità del racconto del Marinello che, da parte sua, invece, ha documentato con le foto e le date sulle stesse riportate, il periodo esatto dell'esercitazione che era appunto del 26 giugno 1980.

I riscontri oggettivi forniti dal Marinello fanno venire meno l'esattezza del riferimento fatto da Sandalli che l'esercitazione di cui aveva parlato il Marinello fosse da ricondurre a quella di matrice americana denominata Dawn Patrol.



179

Le dichiarazioni rese al P.M. dal gen. DE PAOLIS il 26/10/2010

Il generale De Paolis ha riferito di non ricordare la quasi totalità delle circostanze sulle quali gli sono stati chiesti chiarimenti con riferimento a quanto, invece, nel dettaglio riferito da Dioguardi circa le Note consegnate al Ministro Spadolini.

L'alto ufficiale ha riferito persino di ignorare se il Ministro nel corso del suo mandato si sia mai recato nella sua abitazione di Firenze (circostanza abbastanza anomala in quanto gli spostamenti del Ministro sono sempre segnalati e, soprattutto, conosciuti dal Capo di Gabinetto che era appunto il De Paolis), di non ricordare il nome Dioguardi e se ha inviato atti al Ministro da far firmare fuori dall'ufficio. Egli è giunto anche ad affermare di non ricordare nulla sugli appunti vergati sulla sua agenda, né ha avuto nulla da dichiarare sul famoso "documento/testamento" la cui paternità è stata attribuita al pilota del Mig libico caduto sui monti della Sila in Calabria e di non averne parlato con il generale Terzani.

Ha riferito: *Nulla so di una nota proveniente dal Sios ovvero che sarebbe provenuta dal Sios nella quale si affermava che la sera della caduta del DC9 vi erano sei velivoli di cui due Tomcat americani e due aerei francesi.*

Le dichiarazioni rese al P.M. da Alberto MORETTI il 17/6/14.

Il Moretti ha lavorato alla base di Grosseto fino al 1980 dove ha conseguito l'abilitazione alla guida degli F104. Tra i suoi istruttori ci sono stati Nutarelli e Naldini con i quali ha fatto parte della pattuglia delle Frecce Tricolori.

Ha riferito di essere stato già sentito due volte da Priore e di avere ricostruito i voli da Grosseto.

Il 27 giugno 1980 nel pomeriggio prima che cadesse il DC9 lui era in volo di addestramento con un istruttore e il percorso passava per Verona Villafranca.

Lo squawk 700 è la segnalazione, che viene fatta dal pilota ai radar di terra per indicare un'emergenza sull'apparato trasponder o IFF per qualunque problema avesse l'aereo. Non sa se la sera del 27/6/1980 fu lanciato il segnale di emergenza. Ha letto alcune cose sulla vicenda e la sua ipotesi è stata quella che l'eventuale segnale di emergenza avesse riguardato la radio di emergenza del pilota.



180

Non ha avuto ricordi particolari della sera del 27/6/1980 e ha ritenuto che tutti fossero a casa. Non ha ricordato niente di anomalo accaduto quella sera. Bergamini è stato un suo istruttore, mentre Giannelli è morto. Non ha ricordato se la sera del 27/6/1980 Nutarelli e Naldini fossero in volo.

Le dichiarazioni rese al P.M. da Mario ZEDDA il 20/6/2018

Mario Zedda prima di essere sentito aveva inviato due missive a questo ufficio il cui contenuto ha poi confermato nel corso delle s.i.t. durante le quali ha depositato diversi documenti. Egli si trovava a bordo di un sommergibile nel bacino di carenaggio di Taranto e mentre era su una banchina con un collega (del quale non ha ricordato il nome) è passato un marinaio di una nave ormeggiata nelle vicinanze con il quale parlarono della caduta del DC9 avvenuta alcuni giorni prima la cui causa era stata attribuita a un cedimento strutturale. Questo marinaio disse che dalla sua nave, la Intrepido o la Impetuoso, era stato lanciato un missile per errore.

La nave dalla quale era stato lanciato il missile si trovava a Capo Teulada, a sud della Sardegna.

Zedda non ha parlato per molti anni fino a quando ha visto una trasmissione televisiva in cui si diceva che il DC9 era stato abbattuto da un missile e nel corso di un altro servizio aveva visto il recupero di alcuni relitti fra i quali un "barchino radiocomandato" in uso alla Marina Militare che serviva per le esercitazioni di tiro. Successivamente ha parlato della vicenda con tale Mureddu che poi ha scoperto appartenere al Sios Marina. Qualche tempo dopo ha subito uno strano furto in casa (nel senso che hanno messo a soqquadro l'appartamento ma non hanno portato via niente) e il cane del vicino alcuni giorni prima era stato avvelenato e trovato nel giardino da cui si accedeva a casa sua.

Non ha saputo di esercitazioni il 27/6/80. Ha riferito di avere analizzato la consulenza di parte civile dell'ing. Di Stefano il quale aveva difficoltà a individuare una traccia AJ450 che era prima ferma a 180 km dal DC9 e sembrava una nave vicino alla Sardegna e sembrava strano che si potesse allontanare alla velocità di 27° nodi, doppia rispetto a quella iniziale di 126.

Il missile si sarebbe potuto spezzare e cadere e dare origine a due plots. La traccia AJ450 poteva essere un caccia.



Le dichiarazioni rese al P.M. da Giampiero GENTILI il 23/11/2011

Il dichiarante è stato dipendente, ora in quiescenza, di Enac.

Egli ha ricordato che un giorno parlando con il collega Antonio Ruscio questi, analizzando le varie possibili ipotesi, in via anche lui del tutto ipotetica disse *“ma proprio li dovevano fare i giochi di guerra, a fare esercitazioni”*. *Sempre Ruscio fece riferimento alla portaerei Clemanceau e la citavamo perché era l'unica che poteva fare decollare un aereo e che era presente nel Mediterraneo.*

Conclusioni sulle dichiarazioni.

Alla stregua delle dichiarazioni in precedenza riportate si può affermare, con certezza, che già nel pomeriggio del 26 giugno 1980 era in corso una esercitazione aeronavale davanti alle isole Eolie alla quale partecipavano mezzi navali e velivoli americani, francesi e italiani.

La circostanza può dirsi accertata dalle plurime dichiarazioni rese da persone che non si conoscevano fra loro e nessuna aveva avuto modo di sapere quanto riferito dall'altra. Soggetti disinteressati che hanno riferito quanto a loro conoscenza al solo fine di far conoscere la verità.

Non solo, ma si tratta di persone che lavoravano in luoghi e amministrazioni diverse (Sparla a Bruxelles, Gazzaniga e Angeli si trovavano su due aerei diversi, Marinello era imbarcato su una nave, Murgò lavorava alla Base, Dioguardi era in servizio al Ministero, Masciari si trovava sulla costa,) e proprio tale diversità di “vedute” da più angolazioni consente di avere un quadro completo della situazione reale del 26 e del 27 giugno avente a oggetto le manovre aeronavali al largo delle isole Eolie.

Le dichiarazioni testimoniali provengono da soggetti che sono terzi, e non influenzati da qualsivoglia elemento che li possa avere convinti a dire falsità.

Tutti i dichiaranti sono pienamente attendibili e non vi sono elementi che possano inficiare il loro portato dichiarativo.



Senza contare che tali dichiarazioni si raccordano con quelle rese da Cannizzaro e altri che hanno avuto modo anche loro di vedere da terra (come Masciari) il passaggio di alcuni aerei caccia sorvolare la zona di mare interessata dalla caduta del DC9.

Analogamente confermate della presenza di mezzi aerei che partecipavano ad attività sono state le dichiarazioni rese da Pasquale Murgo secondo il quale il collega Pagano gli disse che la sera del 27 giugno 1980 sull'Adriatico era prevista un'attività volativa intensa e per tale ragione gli raccomandò di stare molto attento e che se *“anche passava una zanzara, l'avrebbe dovuta prendere”*. Lui lavorando al controllo in effetti vide questa attività volativa dopo le ore 19.00

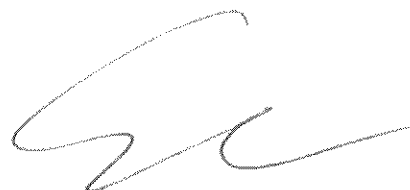
Si vedrà avanti (nell'esaminare quanto affermato da alcuni militari che lavoravano all'aeroporto di Grazzanise) che anche altri soggetti hanno riferito dell'esistenza dell'esercitazione programmata per il 26 e il 27 giugno con la prevista partecipazione di mezzi aeronavali francesi.

Le dichiarazioni trovano riscontro documentale non solo nelle foto depositate da Marinello, ma anche dalla lettura di un documento del cacciatorpediniere Audace, il cd *“giornale di Chiesuola”*.

Il predetto mezzo navale italiano risulta che il 26 giugno 1980 era in navigazione a sud di Capo Teulada e che alle ore 12,15 aveva costituito una linea di fila nell'ordine Audace, Ardito, Impavido, Guepratte (nave francese), Dragon (nave francese) e Indomito per eseguire una Gimex (o simile n.d.r.) 5 A/B. Alle 15,00 annullata la Gimex 5/7B per scarsa visibilità e presenza in zona di molti bersagli.

Alle ore 16,00 inizia la corsa per i tiri contro-costa diurni e decolla l'elicottero.

In definitiva, contrariamente con quanto finora comunicato dagli enti interrogati, può darsi per accertata l'esistenza dell'esercitazione e che essa sia da riferire alla N.A.T.O. nonostante la diversa comunicazione fornita da tale Organismo.



LE ROGATORIE INTERNAZIONALI

Numerose sono state le richieste di assistenza giudiziaria internazionale richieste ai Paesi interessati al fine di acquisire ulteriori elementi rispetto a quanto già in atti ovvero per acquisire riscontri alle nuove emergenze investigative.

Nella sostanza ai Paesi destinatari sono state formulate le seguenti domande:

1) Si chiede di indicare quali portaerei e quali mezzi navali francesi erano in navigazione nel mare Mediterraneo il giorno 27 giugno 1980 e di fornire tutta la documentazione attestante i loro movimenti e l'eventuale coinvolgimento in operazioni aeronavali anche con altri Paesi e/o con la NATO.

2) Si chiede di indicare dove si trovava la portaerei della Marina Nazionale francese Foch, su che rotta del mare Mediterraneo la stessa era in navigazione il giorno 27 giugno 1980, quali aerei aveva in carico e quali attività i velivoli medesimi hanno effettuato; se la portaerei era impegnata in esercitazioni nazionali o con altri Paesi, specificando circostanza e modalità delle stesse.

3) Si chiede di indicare dove si trovava la portaerei della Marina Nazionale francese Clemanceau, e qualora fosse in navigazione nel mare mediterraneo indicarne la rotta seguita il giorno 27 giugno 1980, quali aerei aveva in carico e qual è stata l'attività volativa dagli stessi effettuata, specificando se sia stata impegnata in esercitazioni nazionali o con altri Paesi, indicando i Paesi partecipanti.

4) Si chiede di indicare quali aerei militari francesi, tedeschi, belgi e di altri Paesi, fossero presenti nelle basi militari di Solenzara e Sartène il giorno 27 giugno 1980.

5) Si chiede di indicare se gli aerei militari francesi, tedeschi, belgi e di altri Paesi, presenti nelle basi militari di Solenzara e Sartène abbiano partecipato a esercitazioni militari dei singoli Paesi ovvero a esercitazioni Nato ovvero a esercitazioni "combinata" con la Nato.

Al riguardo si chiede di voler consegnare tutta la documentazione, comprensiva dei tracciati radar.

6) Si chiede di indicare le generalità (con gli attuali recapiti) dei componenti gli equipaggi dei velivoli che hanno preso parte alle predette esercitazioni e alle



- 7) attività volative e di consentire la loro audizione testimoniale da parte di questo ufficio su tutti i fatti e le circostanze a loro conoscenza
- 8) si chiede di trasmettere tutta la documentazione relativa all'attività volativa svolta dalle basi di Sartène e di Solenzara con riferimento alla giornata del 17 giugno 1980.
- 9) Risulta che dal 15 al 18 luglio 1980 si è tenuta una esercitazione denominata DEMON JAM V. Si chiede se vi ha partecipato la Francia insieme ad altri paesi. In caso positivo si chiede di indicare quali mezzi sono stati impiegati, quali Paesi hanno partecipato, e di trasmettere copia degli atti relativi alla esercitazione suddetta.
- 10) Si chiede di trasmettere copia di tutta la documentazione registrata dai radar civili e militari francesi eventualmente in possesso riguardante le operazioni volative sopra descritte.
- 11) si chiede di voler trasmettere ogni eventuale altra informazione in possesso delle autorità militari e civili francesi riguardanti l'evento della caduta del DC9 Itavia il 27 giugno 1980 nelle vicinanze dell'isola di Ustica, che possono essere utili al completamento delle indagini.

In particolare, le richieste di rogatoria sono state inoltrate ai sottoindicati Stati ed Enti:

La rogatoria alla N.A.T.O.

Le commissioni rogatorie sono state formulate in forma scritta e sono state discusse e specificate nel corso di due incontri a Bruxelles presso la sede NATO fra la delegazione italiana (Pubblici Ministeri Monteleone e Amelio, e i consulenti tecnici prof. Dalle Mese e col. Donali) e i rappresentanti della N.A.T.O.

Si riportano di seguito le dettagliate richieste formulate alla N.A.T.O.

- 1) *alla data del 27 giugno 1980 quali erano le procedure per le comunicazioni da e verso lo SHAPE; quali erano i comandi interessati (es. AFSOUTH, AIRSOUTH, 5ATAF, SOC ecc.) e quali in particolare erano le procedure di ricerca e soccorso di eventi in cui erano coinvolti aerei dell'alleanza.*



- 2) *Poiché è stato accertato che il 27 giugno 1980 sull'Italia centro settentrionale vi era Awacs in volo, si chiede di conoscere la nazionalità del velivolo, qual era la missione, da chi o da quale ragione essa era stata originata.*
- 3) *È stato accertato che la sera del 27 giugno 1980 la portaerei Saratoga era in rada nel porto di Napoli. Al riguardo si chiede di conoscere se la stessa era impiegata in operazioni o esercitazioni NATO se nella circostanza aveva in funzione i radar di bordo e se ha trasmesso ai centri in atto informazioni e notizie relative alla caduta del DC9 Itavia.*
- 4) *Dalla relazione sull'interpretazione dei codici IFF/SIF rilevati nell'area del mar Tirreno, intorno all'ora dell'incidente di Ustica, trasmessa con nota del Conseiller juridique de la Organisation du Traité de l'Atlantique du Nord 16/6/1997 risulta che la sera del 27 giugno 1980 c'era attività aerea marittima e che l'attività si configura in pattugliamenti di routine e voli in transito e potrebbe stare a indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale o occidentale. Si chiede di conoscere la posizione della portaerei o la sua dislocazione, nonché se la stessa era impiegata in operazioni o esercitazioni, anche in collegamento con altre portaerei.*
- 5) *Se autorità militari NATO hanno segnalato la caduta del DC9 Itavia, specificando da dove è partita la comunicazione, a chi era diretta, cosa esattamente è stato comunicato e se al riguardo è stata redatta documentazione.*
- 6) *Relativamente alla caduta del DC9 Itavia, secondo le testimonianze acquisite, SHAPE sarebbe stato informato dall'incidente: da quale ente comando Shape ha ricevuto tali informazioni? In che tempi (prima o dopo le autorità italiane?) Qual è stata la reazione? Che provvedimenti erano stati presi? Sono stati effettuati voli di ricognizione sul luogo dell'incidente? In caso affermativo, da chi sono stati effettuati e da chi erano coordinati?*
- 7) *Chi era presente la sera del 27 giugno 1980 presso lo Shape o lo Shoc, indicare le generalità e la responsabilità a ognuno assegnate.*
- 8) *Nella intera giornata e in particolare dal pomeriggio alla mezzanotte del 27 giugno 1980, erano in corso esercitazioni NATO? In caso affermativo, indicare quali Nazioni erano interessate e quali mezzi aeronavali erano impiegati, specificando i ruoli di ciascun Paese coinvolto.*



- 9) *Presso lo Shape e/o comandi dipendenti è rimasta qualche traccia storica o altro documento relativo agli avvenimenti del 27 giugno 1980?*
- 10) *Qual era la missione dei due caccia decollati da Grosseto (denominata MILX 433) la sera del 27 giugno 1980? Se tale missione era inserita o meno in una missione Nato o comunque - al di fuori di ogni esercitazione od operazione - se era sotto sorveglianza e controllo di un aereo Awacs americano o inglese o di altra nazionalità; se ciò sia stato comunicato alla NATO da chi e in che forma.*
- 11) *La ragione per la quale nell'intervallo di tempo 17 e 30 Zulu e 21,15 zulu del 27 giugno 1980, a cavallo dell'incidente si è registrata una mancanza assoluta di codici SIF (militari) di modo 2. Come tale circostanza può essere spiegata e se si può ricondurre a qualche esercitazione o operazione NATO o di altri Paesi che l'abbiano comunicata ai Centri della NATO. Se vi sono documenti al riguardo.*
- 12) *Nella nota del Conseiller Juridique Legal Adviser de la Organisation du Traitè de l'Atlantique nord del 2 ottobre 1997 in relazione alla decodifica delle tracce radar trasmesse da questo ufficio sono state indicate possibili identificazioni di aerei di Paesi facenti parte della NATO. In particolare, è stata comunicata la presenza di aerei del comando di attacco o di supporto inglese, (tracce numeri LL426; AJ024; LG113; LE200; LG 521, LE 206; AA423; LG457; GA42; LL013; AM115). Quali notizie sono in possesso della NATO circa la presenza dell'operatività dei detti aerei?*
- 13) *Nella stessa nota si evidenzia la presenza di aerei appartenenti alla V[^] Ataf (Allied Tactical Air Force) e ad AFSOUTH(tracce LG475;LL063; AJ420; AJ 412). In quale operazione erano impegnati tali aerei?*
- 14) *Poiché risulta dai tabulati dei radar di Fiumicino che in prossimità del DC9, al momento dell'incidente erano presenti uno o due aerei militari che hanno effettuato una manovra di intercettazione e di attacco, si chiede di sapere, la loro nazionalità e ogni ulteriore informazione circa le ragioni di tale presenza.*
- 15) *Dall'esame dei tabulati dei radar di Fiumicino si individua la presenza di un aereo che volava nascosto dal DC9. Questo aereo è stato rivelato dall'Awacs presente sull'Italia centro settentrionale? Qual era la nazionalità di tale aereo?*



Tale aereo è stato abbattuto la sera del 27 giugno 1980 o è riuscito ad allontanarsi sfuggendo all'attacco?.

La N.A.TO. ha formalmente inoltrato a questo ufficio le risposte con nota del 28/5/2010 specificando che:

- *Non sono stati trovati nuovi documenti, fra quelli richiesti, presso gli archivi della NATO e dello SHAPE nonché presso i comandi secondari.*
- *Impossibile specificare chi fosse presente il 27/6/80 e che non ci sono documenti riguardanti il personale di servizio.*
- *L'aereo AWACS Nato non esisteva nel 1980. Pertanto non vi è nessuna possibilità che un AWACS NATO potesse volare la sera del 27 giugno 1980.*
- *Solo gli USA in quel periodo possedevano e volavano sugli Awacs e solo loro possono rispondere alla domanda.*
- *Presso gli archivi non sono state trovate informazioni sulla Saratoga.*
- *Non sono state trovate altre informazioni su altre navi diverse dalla Saratoga.*
- *Non sono state trovate informazioni su comunicazioni sui canali NATO al Centro operativo Shape e neanche presso i comandi secondari.*
- *Non vi sono documenti sul personale Shape.*
- *Vi è un comunicato stampa del Comando Afsouth fatto ad aprile del 1982: "venerdì 27/6/80 non erano in corso esercitazioni navali Nato nel Mediterraneo (Tirreno). Come abbiamo affermato in precedenza non vi erano aerei operanti nel mar Tirreno nel periodo indicato".*
- *Non sono state reperite informazioni su due caccia decollati da Grosseto.*
- *Non ci sono informazioni NATO sulle tracce indicate di voli aerei.*
- *Non ci sono tracce ATAF.*
- *Non sono state trovate informazioni nuove su voli di aerei militari vicino al DC9.*
- *La NATO non possiede informazioni riguardanti le singole nazioni, ma soltanto in relazione alle operazioni generali della NATO. Informazioni pertinenti che avrebbero potuto essere in possesso della NATO potrebbero in ogni caso essere state perse, in quanto, conformemente alle politiche in atto, dopo un certo periodo di tempo, i dati vengono distrutti".*



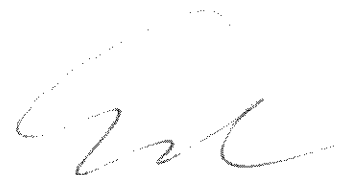
Dato atto della collaborazione prestata a questo Ufficio dalla N.A.T.O., non si può trascurare di evidenziare il contenuto negativo e, a volte e in parte, generico delle risposte fornite che, quindi, non ha consentito, come sperato, di potere approssimare in maniera più approfondita la situazione volativa, la presenza delle navi e, più in generale, l'eventuale attività di esercitazione in atto nel periodo di interesse.

Invero, dalle dichiarazioni rese da alcuni soggetti (Sparla che si trovava in servizio presso gli uffici dello Shape, Milani, Marinello in particolare sulla paternità dell'esercitazione della NATO, riscontrata in generale dalle dichiarazioni di Gazzaniga, Angeli ecc.) è stato appurato che nei giorni 26 e 27 giugno 1980 fossero presenti portaerei (con i relativi velivoli) e navi nel mar Tirreno e appare poco credibile (o non consueto) che la NATO non fosse a conoscenza di tale importante attività, considerati i Paesi partecipanti a tale operazione e che il controllo era svolto da AFSOUTH, in qualità di Centro della Nato dislocato a Napoli.

In definitiva e nella sostanza, pur dando atto agli uffici Nato di avere formulato le risposte ai quesiti, le stesse non appaiono complete ed esaustive e necessiterebbero di ulteriori approfondimenti e chiarimenti alla luce degli elementi acquisiti da questo ufficio di Procura anche considerato che, appare difficilmente credibile che, per la loro importanza, la documentazione relativa alle esercitazioni e al personale presente presso Shape e Shoc non si rinvenga o che sia stata distrutta.

Invero, il personale presente la sera del 27 giugno avrebbe potuto, opportunamente interrogato, fornire utili elementi per la comprensione di quello che era accaduto nei cieli sopra Ustica al DC9 Itavia, così come è avvenuto per il personale in servizio alla Base francese di Solenzara.

Analogo risultato si sarebbe potuto trarre dall'analisi di tutta la documentazione se fosse stata trasmessa.



La rogatoria agli STATI UNITI

E' stata formalizzata commissione rogatoria in data 10 giugno 2010 inoltrata dal Ministero della Giustizia alle autorità rogate in data 1 luglio 2010.

La richiesta ha avuto a oggetto le seguenti domande e richieste:

1) Poiché è stato accertato che il 27-6-80 sull'Italia centro-settentrionale vi era un Awacs in volo, e che tale tipo di aereo nel 1980 era nella sola disponibilità degli Stati Uniti d'America, si chiede di indicare quale era la missione, da chi e per quale ragione, essa era stata originata (indicando anche la base di decollo) e di consegnare gli atti relativi alla missione medesima e di indicare il nominativo del pilota e/o dell'equipaggio.

2) Se la missione dei due caccia decollati da Grosseto (denominata MIX 433) la sera del 27-6-80, era inserita o meno in una missione americana, o comunque – al di fuori di ogni esercitazione o operazione americana - se era sotto sorveglianza e controllo dell'aereo Awacs americano; se sono stati comunicati i risultati della missione, da chi e in che forma. Si chiede di trasmettere in copia tutti gli atti relativi in possesso dalle Autorità americane

3) Dagli accertamenti espletati e dalle notizie fornite successivamente dalla Nato è stata evidenziata la traccia LL464/LG403 sulla base del codice SIF 1 73 che all'epoca della caduta del DC9 veniva usato come codice di emergenza. La traccia ha attraversato il volo del DC9 alle ore 18,26 ed è stata registrata per l'ultima volta nei pressi della base aerea di Grosseto alle 18,39. E' stata questa traccia registrata dall'aereo Awacs americano? Era il velivolo sotto il controllo dell'Awacs che sorvolava la zona?

Si chiede di trasmettere tutta la documentazione in possesso dalle Autorità americane

4) Dalle ore 17,29 alle ore 17,42 è stata registrata la traccia AG257 in volo dal Golfo di Napoli alla Calabria a velocità supersonica con risposte soltanto al SIF III. Si può ipotizzare che si tratti di aereo militare. Si chiede di sapere se trattasi di aereo militare americano decollato da qualche portaerei statunitense e di trasmettere copia degli atti, indicando le ragioni del volo e le generalità dell'equipaggio. Si chiede, altresì, se il volo di detto aereo era sotto controllo dell'Awacs e di inviare tutti gli



atti in copia e di trasmettere ogni eventuale informazione in possesso relativamente alla circostanza sopra detta.

5) Dall'esame dei tabulati dei radar di Fiumicino è stata individuata la presenza di un aereo che volava nascosto dal DC9. Si chiede di indicare se questo aereo è stato rivelato dall'Awacs presente sull'Italia Centro Settentrionale e di specificare quale era la nazionalità di tale aereo che volava vicino al DC9; si chiede di indicare se tale aereo è stato abbattuto la sera del 27-06-1980, o se è riuscito ad allontanarsi sfuggendo all'attacco.

Si chiede di trasmettere in copia tutti gli atti al riguardo e di fornire ogni altra notizia e informazione posseduta.

6) Si chiede di comunicare se le autorità militari americane hanno avuto conoscenza, ed eventualmente da chi, della caduta del DC9 Itavia e se a loro volta hanno segnalato la caduta del DC9 alle Autorità italiane o di altri Paesi, specificando circostanze e modalità di detta comunicazione. Trasmettere la documentazione relativa in possesso delle Autorità americane.

7) Dalle testimonianze acquisite e dai dati radar in possesso dell'ufficio e analizzati dai periti, è emerso che nell'ora in cui è stato abbattuto il DC9 Itavia, erano in corso esercitazioni, anche "combinare", o comunque erano in volo aerei anche in eventuali esercitazioni "non comunicate". Si chiede di indicare se gli Stati Uniti d'America abbiano partecipato a dette esercitazioni e in caso affermativo con quali mezzi, quali nazioni erano interessate e quali mezzi aeronavali erano impiegati, specificando i ruoli di ciascun Paese coinvolto. Ovvero se, pur non avendovi preso parte, erano a conoscenza dell'esercitazione e dei termini della stessa.

8) Si chiede di indicare la ragione per la quale nell'intervallo di tempo 17:30Z-21:15Z del 27-6-80, a cavallo dell'incidente si è registrata una mancanza assoluta di codici SIF (militari) di modo 2; come tale circostanza può esser spiegata e se si può ricondurre a qualche esercitazione o operazione militare americana, anche combinata con altri Paesi.

In caso positivo, si chiede di trasmettere i documenti al riguardo.

9) Nella nota del Conseiller Juridique Legal Adviser de la Organisation Du Traite De L'Atlantique Nord del 2-10-1997, in relazione alla decodifica delle tracce



radar trasmesse da questo ufficio, sono state indicate possibili identificazioni di aerei di Paesi facenti parte della NATO. In particolare, è stata comunicata la presenza di aerei del comando di attacco o di supporto inglese (tracce n. LL426, AJ024, LG113–LE200–LG521, LE206, AA423, LL457–GA421–LL013, AM115). Quali notizie sono in possesso degli Stati Uniti d'America circa la presenza e l'operatività di detti aerei?

Si chiede di trasmettere i documenti al riguardo.

10) Nella stessa nota si evidenzia la presenza di aerei appartenenti alla V ATAF (Allied Tactical Air Force) e a AFSOUTH (tracce n. LG475, LL063, AJ420, AJ412).

In quale operazione erano impegnati tali aerei? Si chiede di voler fornire tutta la documentazione e i nominativi degli equipaggi.

11) Dai tabulati dei radar di Fiumicino risulta che in prossimità del DC 9 al momento dell'incidente erano presenti uno o due aerei militari che hanno effettuato una manovra di intercettazione e di attacco. Si chiede di sapere se erano in volo aerei americani decollati da basi americane in Italia o in altri Paesi, ovvero se aerei americani sono decollati da portaerei americane in navigazione nel Mediterraneo o in altro mare, indicando le portaerei medesime, nonché fornendo ogni ulteriore informazione e documento attestante le ragioni dei voli e della presenza delle portaerei.

Si indichino anche i nominativi dei componenti dell'equipaggio dei velivoli.

12) E' stato accertato che la Saratoga era in rada nel porto di Napoli. Si chiede di consegnare copia della documentazione relativa alle rilevazioni radar e al numero e al tipo di aerei eventualmente presenti sulla stessa e ai voli dai medesimi effettuati per tutta la giornata del 27 giugno 1980.

13) E' stato accertato che la sera del 27-6-80, la portaerei Saratoga era in rada nel porto di Napoli, si chiede di conoscere se la stessa era impiegata in operazioni o esercitazioni, se nella circostanza aveva in funzione i Radar di bordo e se ha trasmesso, anche ai Centri NATO, informazioni e notizie relative alla caduta del DC9 Itavia.

14) Si chiede di voler consegnare copia della documentazione di tutti i voli effettuati da tutti gli aerei di stanza, anche solo temporanea, dalla base americana di

Sigonella (CT) nella giornata del 27 giugno 1980 dalle ore 17,00 locali fino alle ore 24,00.

16) Dalla *“Relazione sull’interpretazione dei codici IFF/SIF rilevati nell’area del Mar Tirreno intorno all’ora dell’incidente di Ustica”* trasmessa con nota del Conseiller Juridique della Organisation Du Traitè de L’Atlantique-Nord 16-6-1997 risulta che la sera del 27 giugno 80, c’era attività aerea marittima, che è consistita in pattugliamenti di routine e voli in transito e potrebbe indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale o occidentale”. Si chiede di conoscere se nella circostanza si sia trattato di una portaerei americana, diversa dalla Saratoga, e in caso positivo si chiede di indicare la posizione della portaerei e la sua dislocazione, nonché se la stessa era impiegata in operazioni o esercitazioni anche in collegamento con altre portaerei americane o di altri Paesi, Italia compresa.

Si chiede di specificare quanti, e di che tipo, erano gli aerei sulla citata nave e di consegnare in copia la documentazione relativa ai voli dagli stessi effettuati nella giornata del 27 giugno 1980.

16) Dalla documentazione trasmessa dalla Nato emerge che gli ufficiali americani Lt. Col. Eatmann R.W., col. Crook H.M. Jr e SMSGT Raffelson L.G. erano in servizio presso lo SHOC della Nato nel periodo dal 1 aprile 1980 al 1 ottobre 1980. Si chiede di identificarli compiutamente (con indirizzo di attuale residenza) e di consentire la loro audizione su quanto a loro conoscenza e sui fatti avvenuti la sera del 27 giugno 1980 presso lo SHOC in relazione alle comunicazioni ricevute circa la caduta del DC9 a Ustica.

17) Dalle indagini svolte è stato accertato che dalla base di Solenzara in Corsica la sera del 27 giugno 1980, sono decollati aerei militari (F104 e Mirage) e che la Francia ha preso parte ad una esercitazione combinata nella quale erano impegnati anche aerei americani. Si chiede di sapere se aerei americani nella giornata del 27 giugno 1980 sono atterrati e sono decollati dalla Base francese di Solenzara in Corsica, specificando tipo di velivolo, orario di atterraggio e decollo, destinazione ed eventuale coinvolgimento in esercitazioni, ovvero se aerei francesi, tedeschi e belgi sono stati impegnati in esercitazioni comunicate agli Stati Uniti d’America, trasmettendo, quindi, copia degli atti relativi, fornendo le complete generalità (con

attuale recapito) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.

18) Si chiede di indicare se aerei americani nella giornata del 27 giugno 1980 sono atterrati e sono decollati dalla base francese di Sartène, specificando tipo di velivolo, orario di atterraggio e decollo, destinazione e eventuale coinvolgimento in esercitazioni, trasmettendo copia degli atti relativi e fornendo le complete generalità (con attuale indirizzo) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.

19) Se aerei americani nella giornata del 27 giugno 1980 sono atterrati e sono decollati da altre Basi americane dislocate in Europa e siano entrati nello spazio aereo italiano, specificando tipo di velivolo, orario di atterraggio e decollo, destinazione e eventuale coinvolgimento in esercitazioni. Si chiede quindi copia degli atti relativi e con la comunicazione delle complete generalità (con attuale indirizzo) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.

20) Risulta che dal 15 al 18 luglio 1980 si è tenuta una esercitazione denominata Demon Jam V. Si chiede di comunicare se a detta esercitazione hanno partecipato gli Stati Uniti d'America insieme ad altri Paesi. In caso positivo si chiede di indicare quali mezzi (aerei e navali) sono stati impiegati, quali Paesi hanno partecipato, e di trasmettere copia degli atti relativi alla esercitazione suddetta, nonché di indicare le complete generalità (con attuale recapito) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.

21) Si chiede di comunicare se presso gli uffici militari e le basi americane in Italia o in altri Paesi esiste documentazione storica o altro documento originato da strutture militari e non degli Stati Uniti d'America riguardanti la caduta del DC9 Itavia del 27 giugno 1980.

Le richieste formulate con articolata rogatoria tendente ad avere le notizie richieste corredate dalla relativa documentazione sono state riscontrate dall'autorità rogata, ma senza fornire gli elementi nuovi richiesti che avevano giustificato l'attività rogatoriale.



La risposta trasmessa a questo ufficio di Procura dall'Autorità americana delegata non ha aggiunto nulla rispetto a quanto in precedenza inviato al G.I. dott. Priore, prima, e alla Corte di Assise, dopo.

Infatti, in data 2 dicembre 2011 il dottor William Nardini, responsabile del dipartimento Giustizia presso l'Ambasciata americana a Roma, ha inviato a questo ufficio lettera con la quale si è limitato a evidenziare che gli Stati Uniti, nel corso della precedente indagine, avevano già risposto a 57 commissioni rogatorie formalizzate dal giudice istruttore che riguardavano anche la posizione della portaerei Saratoga e i voli degli aerei americani.

Nella sostanza, in risposta alla rogatoria di questo ufficio le Autorità americane si sono limitate a inviare la documentazione oggetto di risposta alle 57 rogatorie del giudice istruttore, senza aggiungere nulla di ulteriore in risposta alle specifiche richieste formulate aventi a oggetto circostanze nuove e delicate.

A mero titolo di esempio, non sono state fornite notizie sul volo dell'Awacs, sulle generalità dei piloti (che potevano poi essere interrogati), sulle registrazioni radar effettuate dal citato velivolo della navigazione aerea sul Mediterraneo e sulla consegna della relativa documentazione; nessuna risposta è stata fornita circa la presenza di aerei americani nelle Basi francesi di Solenzara e Sartene e l'eventuale loro partecipazione a esercitazioni combinate ovvero a esercitazioni con la N.A.T.O.; nessuno elemento è stato fornito per verificare la presenza di militari americani presso gli uffici Shape e Shoch della NATO; così come nessun chiarimento è stato dato in merito alla presenza presso Shape dei militari americani Lt. Col. Eatmann R.W., col. Crook H.M. Jr e SMSGT Raffelson L.G che è stato accertato essere stati presenti la sera del 27 giugno 1980 e che, se interrogati, avrebbero potuto fornire elementi ulteriori utili a comprendere quello che accadde presso quegli uffici la sera in cui cadde il DC9 Itavia.

Alla stregua di quanto detto si può ritenere che la richiesta di rogatoria di questo ufficio è rimasta se non nella sua totalità, almeno parzialmente, inesa attesa che nessuna risposta si è avuta su circostanze importanti e nuove, utili per poter tentare di ricostruire, in maniera esaustiva, quanto avvenuto la sera del 27 giugno 1980.



Del resto lo stesso Dipartimento Generale della Difesa americano ha, di fatto, ammesso la parzialità della risposta, allorquando con Nota del 17 aprile 2012, inviata all'Attachè del Dipartimento giustizia americana a Roma, oltre a ribadire di avere una quantità significativa di informazione, ha affermato che la lettura della documentazione inviata consente di ottenere le risposte alle domande 1,2,3,5,7,10, 13 e 15., mentre per quanto riguarda le informazioni richieste delle domande, 4,8,14,16,17 e 20 non era in grado di fornire risposte e per le domande 6,9,17 e 21 non sono a conoscenza di ulteriori informazioni.

Il servizio del giornalista Andrea Purgatori sull'emittente La7.

Come prima anticipato, successivamente all'inoltro della citata rogatoria, in data 20 dicembre 2017 l'emittente televisiva *La Sette* ha mandato in onda il servizio televisivo, a firma del giornalista Andrea Purgatori, "USTICA ultimo miglio" nel corso del quale, fra l'altro, è stata registrata l'intervista al cittadino americano Brian Sandlin.

Il predetto, all'epoca dei fatti era un militare americano in servizio a bordo della portaerei *Saratoga* che, proprio la sera dell'abbattimento dell'aereo DC9, si trovava nel mar Tirreno al largo del porto della città di Napoli.

Questo ufficio ha acquisito la registrazione del programma "USTICA ultimo miglio" e ha proceduto alla trascrizione dell'intervista rilasciata dal militare Brian Sandlin al giornalista che lo intervistava.

Dalle dichiarazioni rese da Sandlin è emerso, fra l'altro, che la portaerei *Saratoga* – sulla quale egli si trovava imbarcato – a fine giugno 1980 era salpata da Napoli per dirigersi verso la Libia per compiere una missione serale. Durante la navigazione dalla portaerei *Saratoga* erano decollati diversi aerei, fra i quali gli F4 e i Phantom, che, secondo quanto detto la sera stessa dal comandante cap. Flatley a tutto il personale, dopo avere avvistato due mig libici li avevano abbattuti in quanto avevano assunto, nei loro confronti, un atteggiamento ostile e aggressivo.



Il Sandlin ha proseguito dicendo che egli stesso aveva visto decollare gli aerei armati di missili e di averli visti rientrare privi dell'armamento di cui erano dotati, successivamente, subito dopo il rientro degli aerei fu detto che i velivoli americani avevano abbattuto due Mig libici.

Il militare americano – che non aveva mai parlato a nessuno della vicenda – ha deciso di riferire al giornalista quanto a sua conoscenza dopo aver visto un programma televisivo americano nel quale si parlava dell'abbattimento dell'aereo DC9 a Ustica e ha collegato subito questo episodio alle operazioni militari svolte dagli aerei a bordo della Saratoga svoltesi negli ultimi giorni del mese di giugno 1980, attività svolte sotto la sua diretta percezione.

In considerazione dell'importanza che le dichiarazioni potevano avere nella ricostruzione dell'evento delittuoso questo ufficio ha formalizzato apposita rogatoria in data 7/5/2018 chiedendo:

- 1) di assumere l'esame testimoniale di Brian Sandlin sulle circostanze sottolineate sul conto altro possano essere utili ai fini dell'accertamento del fatto delittuoso
- 2) di acquisire copia della documentazione relativa alla portaerei, con particolari riferimenti ai movimenti dei giorni 26 – 27 e 28 giugno 1980,
- 3) di assumere l'esame testimoniale delle persone (piloti e altri militari a bordo della nave Saratoga) che eventualmente saranno indicati da Brian Sandlin.

L'autorità rogata ha autorizzato la rogatoria che si è svolta in videoconferenza in data 25/10/2018.

Il Sandlin ha riferito di non ricordare dov'era la Saratoga il 27 giugno 1980 e che portava a bordo diversi aerei ed elicotteri; ha affermato che, nel corso dell'intervista, aveva riferito al giornalista Purgatori quello che lui aveva voluto sentirsi dire e che, non essendo sotto giuramento e neanche davanti a un Tribunale ma in televisione, si era sentito di parlare liberamente.

Più in generale ha detto che tutta l'intervista era stata un falso tranne per la circostanza che lui fosse imbarcato sulla Saratoga e che era a Napoli nel giugno 1980. Non ha ricordato in che giorno è avvenuto l'abbattimento di due Mig da parte di caccia americani che lui ha visto partire e tornare senza armamento.



Ha partecipato a una esercitazione con la Saratoga nella quale c'erano portaerei francesi e inglesi questa aveva un aereo Harrier che decollava e atterrava in linea verticale. Sulla Saratoga c'erano tre aerei Big Scootan che avevano un disco e inviavano segnali radar che viaggiano molto in alto, essi sono decollati e atterrati dalla Saratoga.

Nel corso delle dichiarazioni Brian Sandlin ha, nella sostanza, minimizzato le dichiarazioni rese al giornalista, a volte negando anche i passaggi fondamentali della stessa.

Il Sandlin si è rivelato reticente su tutta la vicenda e tale suo atteggiamento può essere apprezzato nella sua essenza analizzando le dichiarazioni rese successivamente dal giornalista Andrea Purgatori a questo Ufficio che ha inteso sentirlo proprio al fine di verificare se le dichiarazioni a lui rese dal militare americano fossero state riferite con estrema leggerezza e al puro fine di fare uno scoop.

Le dichiarazioni, al riguardo, del giornalista Andrea Purgatori.

Per l'esaustiva comprensione della vicenda a seguito delle dichiarazioni di Sandlin si è reso necessario sentire a s.i.t. il giornalista Andrea Purgatori, autore dell'intervista al fine di meglio intendere le modalità di svolgimento e i contenuti della medesima.

In data 12 luglio 2019, il Purgatori ha dettagliatamente riferito, a questo ufficio, sulle modalità dell'intervista e del rapporto avuto con il Sandlin e su quanto riportato nel lungo servizio televisivo da lui redatto, confermando la bontà dell'intervista e confutando la versione dell'intervistato.

Al riguardo e a conferma della bontà della correttezza del lavoro, egli si è espresso nei sottoindicati testuali termini:

La prima cosa che l'ufficio potrà notare è il contenuto del colloquio della documentazione oggi depositata che consente di verificare che esso corrisponde a quello dell'intervista andata in onda su LA7.



La seconda che Sandlin ha affermato di essere disponibile a farsi interrogare dai magistrati italiani sollecitandone anche l'atto istruttorio e che egli si è fatto parte diligente nella ricerca di altri componenti dell'equipaggio della portaerei Saratoga che avrebbero confermato la sua versione dei fatti. Cosa quest'ultima che ha fatto sia indicandomi alcuni nomi riportati nella documentazione depositata, sia indicandoli in una documentazione successiva che oggi consegno all'ufficio.

Si tratta sempre di dialogo fra me e Sandlin attraverso mail.

L'ufficio da atto di quanto sopra e acquisisce n. 4 fogli numerati e sottoscritti dal Purgatori. – allegato n. 2 al verbale –

Dalla lettura di tali ultimi fogli si potrà capire che è lo stesso Sandlin che si è attivato per cercare i suoi colleghi dei quali indica i nomi formulando ad alcuni di essi le domande sui fatti occorsi nella notte del 27/6/1980 e ottenendo dagli stessi le relative risposte.

A titolo di esempio a pag. 3 Sandlin chiede notizie a tale George Schneider il quale risponde:

« ricordo Skipper Cash (Bandwagon 1) che si è messo in allerta 5. Gli ho chiesto che stava succedendo e la sua risposta è stata « ho beccato uno di quei vecchi Mig, ora ne voglio uno nuovo! » Modo di rispondere tipico di Roy Cash ».

« Sara (riferendosi alla Saratoga come chiarisce il Purgatori).

Domanda

Di recente è andata in onda la trasmissione da lei curata sempre su Ustica nel corso della quale ha effettuato un'intervista con un cittadino americano. Può riferire al riguardo e consegnare il testo e il supporto di tale intervista?

Risposta

Si, confermo di aver effettuato un'intervista telefonica con tale Stan Govers abitante nello Stato della California, avente numero di telefono 0016619177407.

Il nome mi è stato fornito da Sandlin che aveva precedentemente chiamato il suo collega e poi mi ha avvisato dicendomi che potevo contattarlo sull'utenza telefonica, prima indicata, che egli stesso mi ha fornito.

Io ho telefonato a Stan Govers, dopo essermi accertato che il nominativo fosse contenuto nel libro di crociera della Saratoga, presentandomi a lui.



Govers nel corso dell'intervista mi ha confermato la stessa versione dei fatti resa da Sandlin e cioè che quella sera loro videro decollare in emergenza dalla Saratoga n. 2 Phantom che rientrarono senza armamento di cui erano dotati al momento del decollo.

Nella documentazione depositata oggi vi sono anche nomi di altri colleghi di Sandlin che componevano l'equipaggio della Saratoga sul cui libro di crociera possono essere anche identificati compiutamente.

Prendo atto che l'ufficio mi chiede se ho la disponibilità del testo dell'intervista andata in onda e se posso inviare il testo alla mail dell'ufficio. Sono in possesso della mail e l'invio.

L'ufficio ricevuta la mail procede alla stampa (n. 1 foglio e ricevuta ricezione), la sottopone in visione e lettura al Purgatori e chiede se ne conferma il testo. – all. N. 3

Il Purgatori preso atto dichiara

Si, è il testo dell'intervista a Stan Govers.

Al verbale sono stati allegati la stampa della conversazione whatsapp intercorsa fra Purgatori e Sandlin con la quale i predetti avevano stabilito la modalità e la tempistica dell'intervista.

La messaggistica intercorsa fra Sandlin e il giornalista Andrea Purgatori

Dalla messaggistica, che si riporta, sulla base di quanto scritto dal Sandlin emerge quanto segue:

Io ero sulla portaerei USS Saratoga non eravamo sulla banchina come si sostiene. Vorrei raccontarti la verità. C'erano due MIG fuori quella notte, uno doveva essere di Gheddafi e noi abbiamo lanciato due F4 in missione.

Quei 2 F4 sono tornati senza i loro missili e la versione ufficiale nella nave era che avevano abbattuto due Mig. Sappiamo che uno è arrivato in Italia e l'altro dovrebbe essere sul fondo del Mediterraneo da qualche parte. Eravamo noi. Erano due caccia provenienti dalla Saratoga e io lo so perché ero di guardia sul ponte.



Eravamo euforici perché c'era stato detto che Gheddafi stava minacciando di abbattere chiunque si avvicinasse a meno di 200 miglia dalla sua costa, ci hanno detto che quella notte due Mig erano stati aggressivi e noi li abbiamo abbattuti, nessuno ha mai ammesso che era stato coinvolto un aereo di linea. Avevo preso servizio nella Marina mercantile e lavorato con un uomo che era stato sulla Forrestal all'epoca e mi ha detto che lui sapeva che avevano abbattuto due Mig.

Nella trasmissione 60 Minutes si è detto che i registri erano stati cambiati per farceli vedere al porto e che era una copertura da parte del governo italiano, francese e statunitense. Ho avuto paura di dire qualche cosa per molto tempo. Posso solo dirti che io ero lì e che è stata la Saratoga che ha abbattuto l'aereo.

Dopo ciò che era successo, avevamo sempre gli elicotteri fuori 24 ore su 24 durante la navigazione. Ricordo che c'era un pò di tensione sul ponte nei giorni seguenti, ma nessuno ha detto qualcosa di specifico e non ci è stato detto di tacere perché all'equipaggio non era stata raccontata l'intera storia e le persone che conoscevano la verità erano molto poche. Quando gli F4 sono tornati non avevano le armi con le quali erano decollati.

Oltre alla Saratoga c'era una portaerei di Jet Harrier britannica e una portaerei francese, noi eravamo proprio l'unica portaerei statunitense nel Mediterraneo. C'era anche nave porta elicotteri, ma non nostra. Non spegnevamo MAI il radar in rada e spiegherò perché. E' molto probabile che ce ne eravamo andati per un solo giorno. Andrea, certo che parlerò con i magistrati. Possiamo organizzare un giorno due presto per incontrare i magistrati.

Richiesto di commentare le reazioni scatenatesi in Italia da parte dell'ammiraglio Fallon che aveva bollato la ricostruzione (di Sandlin n.d.r.) come "una invenzione, una bugia" definendo "Sandlin un bugiardo" e che Flatley (comandante della Saratoga) doveva esser autorizzato a quell'operazione da un ammiraglio e dal capo della VI flotta presenti sulla Saratoga, Sandlin ha ribattuto:

Non ho detto che l'ha ordinato Flatley, ho solo detto che l'ha annunciato. L'ordine potrebbe essere venuto, è forse venuto, dall'alto. Ti dirò le persone che so che ancora lo ricordano. Fammi sapere se vuoi un paio di numeri di telefono. Andrea, tu hai il Diario di bordo del giorno dell'incidente, qualcuno ha pensato di chiedere



il registro del giorno dopo, se lo prendono inviano una copia conforme dimostrerà che eravamo in mare almeno fino a mezzogiorno dimostrando almeno dove eravamo a mezzanotte quando inizia il diario di bordo. Stan Govers al numero 16619177407 può confermare il mio racconto.

Dal contenuto della messagistica depositata dal giornalista Purgatori emerge il buon rapporto che si era instaurato con Sandlin che giustificava, dunque, un approccio all'intervista da parte di quest'ultimo in maniera seria e non come se fosse un gioco o qualcosa che potesse diventare spettacolo televisivo, come ha tentato di sminuire il fatto Sandlin.

Al riguardo non può essere trascurata, a conferma della natura del rapporto instauratosi, la circostanza che l'intervista sia stata totalmente gratuita e, quindi, scevra da qualsivoglia finalità lucrativa che avrebbe potuto indurre Sandlin a fornire notizie di tipo sensazionalistico, e non vere, per ottenerne benefici economici.

Ulteriormente, anche l'attivismo dimostrato da Sandlin nel cercare e indicare al giornalista altri colleghi che erano imbarcati sulla Saratoga per far confermare la sua versione depone per la serietà con la quale egli aveva affrontato l'intervista e portato avanti il rapporto con il giornalista Andrea Purgatori che, instancabilmente, continuava a cercare nuovi elementi per ricostruire la vicenda, sulla quale lavorava ormai da diversi decenni.

Tale atteggiamento ha una forte valenza nella valutazione del rapporto intervistatore/intervistato in quanto così agendo Sandlin si poteva esporre al rischio che qualche collega da lui segnalato smentisse la sua tesi essendo certo che il Purgatori, una volta conosciuti i nomi, avrebbe cercato di intervistarli, come in effetti poi ha fatto con Govers.

Infatti, ricevuta l'indicazione sul nuovo potenziale testimone americano, il giornalista Purgatori ha formulato domande e Govers avrebbe detto – secondo quanto riportato dal Purgatori - quanto segue, come risulta dal resoconto della messagistica: "Brian ho appena parlato con Stan, lui ha confermato che gli F4 sono stati lanciati da Saratoga e sono tornati indietro senza armi".

Nel corso dell'intervista telefonica resa da Stan Govers, il militare americano ha confermato quanto riferito da Purgatori a questo ufficio.

Il marinaio Stan Govers non è stato possibile sentirlo.



In definitiva si può ritenere genuino il contenuto dell'intervista resa da Sandlin al giornalista Purgatori e che la sostanziale "marcia indietro" effettuata dal militare americano davanti al P.M. trovi fondamento in ragioni ben diverse da quelle riferite a questo ufficio per giustificare la diversità di risposte.

Le rogatorie con la FRANCIA

Prima di esaminare la nuova attività di indagine svolta da questo ufficio con riferimento alla interlocuzione con le Autorità francesi, ai fini di una conoscenza esaustiva, è opportuno riportare, per sintesi, quelle che sono state le conclusioni delle diverse commissioni rogatorie che il Giudice istruttore, nel corso della precedente indagine, aveva richiesto all'autorità giudiziaria della Repubblica francese.

Le richieste formulate trovavano una forte giustificazione sotto almeno due aspetti: il primo, che nel periodo in cui era caduto il DC9 Itavia, la Francia era, in Europa, una delle poche Unità di Marina che disponeva di mezzi aerei imbarcati, operanti nel mar Mediterraneo (insieme agli Stati Uniti d'America) su due portaerei la "Clemenceau" e la "Foch".

Al riguardo, infatti, nel corso dell'audizione in Commissione Stragi l'ammiraglio Martini aveva precisato che, ove tra le ipotesi si fosse privilegiata quella del missile lanciato da un caccia, (esclusi i libici che non avevano autonomia sufficiente né Basi alternative militari prossime alla zona, ed esclusa la presenza di velivoli italiani), le uniche nazioni ad avere possibilità operative nella zona erano la Francia e gli Stati Uniti (v. audizione dell'ammiraglio Fulvio Martini, Commissione Stragi 27/06/1990 e dichiarazioni al G.I. in data 28/06/1990).

Il secondo, che i fratelli Santo e Nicolò Bozzo, avevano riferito di essersi trovati il giorno 27 giugno 1980 in villeggiatura in Corsica proprio a Solenzara dove avevano avuto modo di notare, fin dalla mattina, un'attività aerea che col passare delle ore era divenuta sempre più intensa fino a raggiungere il culmine nel tardo pomeriggio, per poi terminare verso le ore 22.00/23.00 locali.

Gli aerei che avevano visto volare erano Mirage francesi e F-104 tedeschi e belgi. (v. esami Bozzo Santo e Bozzo Nicolò, G.I. 25/10/1991 e 15/11/1991).

Gli accertamenti che il G.I. aveva disposto acquisendo anche le dichiarazioni di due ufficiali della Marina italiana (Sarto Adriano e Cavo Dragone) avevano consentito di verificare che la Marina francese aveva come componenti standard delle sue portaerei circa venti velivoli Super Etendard e Etendard; questi ultimi in due versioni e cioè Etendard IVP, (essenzialmente un velivolo da ricognizione) e Etendard IVM (velivolo caccia-bombardiere come il Super Etendard).

Le portaerei imbarcavano normalmente circa dieci velivoli tipo Crusader, con sigla F8E (FN) cioè un velivolo intercettore e quindi idoneo a svolgere compiti di D.A.. Vi era, poi, una terza tipologia di velivoli ad ala fissa e cioè gli Alizè, circa dieci; velivoli a elica impiegati per la lotta antisommergibile.

Ulteriormente, dagli atti istruttori era, altresì, emerso che nel corso della notte tra il 27 ed il 28 giugno 1980, a poche ore di distanza dalla caduta del DC9, erano state percepite da parte del pilota del primo elicottero del soccorso, Giancarlo Trinca, che si dirigeva alla ricerca del luogo di caduta e di eventuali sopravvissuti al disastro, chiamate sulla frequenza di emergenza marittima internazionale, di ricerca in lingua inglese della portaerei francese "Clemenceau".

Tali emergenze, quindi, avevano determinato il G.I. a chiedere alle Autorità francesi di fornire tutte le notizie in loro possesso circa i movimenti delle due portaerei francesi e dell'eventuale loro coinvolgimento in esercitazioni.

Le risposte francesi alle commissioni rogatorie si sono sostanziate nelle dichiarazioni del contro-ammiraglio Francois Dupont-Nivet, Vice Capo dello Stato Maggiore della Marina Nazionale (auditato dalla polizia giudiziaria francese) e dall'invio di documentazione, copia dei giornali di bordo e di navigazione (journal de bord e journal de navigation) delle portaerei "Clemenceau" e "Foch" dai quali si desumeva che la prima nel periodo interessato era ormeggiata alla banchina Milhaud nr. 5 dell'arsenale di Tolone e che la Foch risultava essere entrata nel porto di Tolone il 26 giugno alle ore 15.35 locali (13.35GMT), rimanendo all'attracco nei giorni dal 27 al 29 giugno.



In effetti dall'analisi degli atti e in particolare dalle dichiarazioni rese dall'ufficiale Giuseppe Cavo Dragone capitano di Fregata della Marina Militare, al quale sono stati mostrati in visione sia i giornali di bordo e di navigazione delle portaerei Foch e Clemenceau, si desume che la Foch era rientrata nel porto di Tolone alle 16.25 del 26.06.80, rimanendovi fino alle ore 24.00 di domenica 29, mentre la Clemanceau, risultava registrata erroneamente - dal personale di guardia dalle ore 04.00 alle ore 08.00 del 27 giugno - come entrata in porto alle ore 06.45B del 26.06.80.

Per quanto riguardava l'esame della documentazione della Clemenceau, il capitano Cavo Dragone (dichiarazioni al G.I. del 7/11/1997) riferiva che dalle registrazioni riportate si rilevava una situazione di navigazione fino all'attracco nel porto di Tolone alle ore 07.05 del 27.06.80. La portaerei risultava infine aver sostato in porto fino alle ore 08.00 di domenica 29 giugno.

Il posizionamento delle unità navali francesi nel mondo risulta, peraltro, indicato nella pubblicazione dello Stato Maggiore della Marina francese "Cols Bleus" del 28 giugno 1980. In particolare si poteva rilevare da tale rivista che, nell'area del Mediterraneo era stata indicata la posizione della portaerei Clemenceau, arrivata a Tolone il 27 giugno 80, mentre nessun riferimento era stato fatto riguardo alla portaerei Foch, nonostante tale unità navale, come comunicato dalle autorità francesi e come riportato dalle registrazioni nel libro di bordo, risultava ormeggiata a Tolone il 27 giugno 80.

Questa la situazione relativamente alla posizione delle portaerei francesi Clemanceau e Foch al momento della chiusura delle indagini del G.I. (per tutti gli altri aspetti dei rapporti instauratisi con le Autorità francesi si rinvia alla ordinanza/sentenza del 31/8/1999 richiamata).

Come in premessa indicato, il presente procedimento è stato originato dalle dichiarazioni rese dal Presidente Emerito della Repubblica on.le Francesco Cossiga che ha ipotizzato come possibile "causa" per la caduta del DC9 Itavia l'utilizzo di un missile e il possibile coinvolgimento in tale azione di aerei appartenenti alla Francia decollati dalla Base francese di Solenzara o di Sartene.



Per tale ragione questo Ufficio ha rivolto alla Francia diverse commissioni rogatorie internazionali al fine di poter acquisire, quanto più possibile, elementi nuovi che potessero fare luce sulla vicenda delittuosa.

In particolare, alle Autorità francesi sono state formalizzate quattro rogatorie e precisamente in data 10/6/2010 e 18/4/2011 con richiesta di documenti di bordo, giornali di bordo, tracciati radar ecc., in data 14/9/2011 con richiesta identificazione dei soggetti da sentire che avevano prestato servizio presso la Base di Solenzara, in data 13/6/2013 con richiesta di sentire i testimoni e in data 14/3/2014 con richiesta di fornire documenti, con particolare riferimento ai tracciati radar e alle s.i.t. da espletare.

Si riportano, in sintesi, le principali richieste formulate da questo ufficio mediante rogatoria.

- 1) di inviare tutta l'ulteriore documentazione riguardante le operazioni di volo poste in essere presso la Base aerea di Solenzara il giorno 27 giugno 1980, riguardante le esercitazioni ufficiali e i voli a qualsiasi orario effettuati fino alle ore 23,00 del citato giorno;
- 2) di trasmettere copia dei giornali di Passaggio", o "registre de passage" e copia della documentazione riguardante i movimenti degli aerei della Base di Solenzara, verosimilmente custoditi nel cosiddetto Escale d'arienne.
- 2) di indicare i nomi di tutto il personale che è stato in servizio, a qualsiasi titolo, nella giornata del 27 giugno 1980;
- 3) di consegnare tutti i tracciati radar registrati nella Base di Solenzara per il 27 giugno 1980; nonché tutta la documentazione (tracciati radar, comunicazioni radio, giornali di esercitazione, voli ecc.) relativa alle "campagne di volo" svolte il 27 giugno 1980 presso le Basi di Serra di Pigno e di Campo di Diane, in Corsica.
- 4) di indicare dove si trovava la portaerei della Marina Nazionale francese Foch, su che rotta del mare Mediterraneo stava navigando il giorno 27 giugno 1980, quali aerei aveva in carico e quali attività i velivoli hanno effettuato, se era impegnata in esercitazioni nazionali o con altri Paesi, specificando quali era impegnati.



5) quali portaerei e quali mezzi navali francesi erano in navigazione nel Mar Mediterraneo il giorno 27 giugno 1980 e di fornire tutta la documentazione attestante i loro movimenti e l'eventuale coinvolgimento in operazioni aeronavali anche con altri paesi e/o con la Nato.

6) di indicare dove si trovava la portaerei della Marina nazionale francese Clemanceau e qualora fosse in navigazione nel Mar Mediterraneo indicarne la rotta, seguita il 27 giugno 1980, dire quali aerei aveva in carico e qual era stata l'attività relativa dagli stessi effettuata specificando se si sia stata impegnata in esercitazioni nazionali o con altri Paesi in dicando in tal caso i Paesi partecipanti.

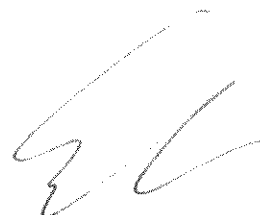
7) si chiede di indicare quali erano i militari francesi, tedeschi, belgi e di altri Paesi fossero presenti nelle Basi militari di Solenzara e Sartena il giorno 27 giugno 1980 e se questi abbiano partecipato a esercitazioni militari dei singoli Paesi, ovvero a esercitazioni NATO oppure a esercitazioni "combinata" con la NATO.

8) Risulta che dal 15 al 18 luglio 1980 si è tenuta una esercitazione denominata DEMON JAM V. Si chiede se vi ha partecipato la Francia insieme ad altri paesi. In caso positivo si chiede di indicare quali mezzi sono stati impiegati, quali Paesi hanno partecipato, e di trasmettere copia degli atti relativi alla esercitazione suddetta.

Il Pubblico Ministero è stato autorizzato dall'Autorità rogata a recarsi in Francia (a Parigi) per assumere le dichiarazioni del personale all'epoca dei fatti in servizio presso la base di Solenzara.

Nel corso della rogatoria questo ufficio ha proceduto a sentire diversi militari (quelli che le autorità francesi hanno identificato) in servizio alla Base di Solenzara i quali hanno riferito circostanze interessanti per una migliore e più completa ricostruzione dei fatti e il possibile coinvolgimento della base stessa.

Al riguardo va ricordato che in chiusura di indagini il G.I. aveva dato atto che gli accertamenti effettuati avevano condotto a ritenere che la Base di Solenzara cessasse di essere operativa alle ore 17,00.



A fronte di ciò era stata, però, acquisita la dichiarazione del generale dei Carabinieri Nicolò Bozzo che, trovandosi la sera del 27/6/1980 in vacanza a Solenzara, aveva riferito di non aver potuto cenare in una pizzeria perché interamente prenotata da numerosi militari che dovevano cenare presto in quanto impegnati subito dopo in una esercitazione, che in quella Base volavano aerei francesi, tedeschi e belgi (riconosciuti dalle coccarde dal fratello esperto di velivoli che li osservava con il binocolo) che loro avevano visto anche volare la sera e che i voli in fase di decollo erano in direzione da nord verso sud e viceversa nella fase dell'atterraggio; aveva precisato, altresì, di non avere potuto riposare per l'intensa attività volativa che c'era stata dopo le ore 20.00.

Infine, aveva dichiarato che su richiesta del gen. Dalla Chiesa chiese al collega Mori (competente per il terrorismo per la zona del Centro Italia) se fossero entrati in possesso di notizie circa attività di attentati con riferimento alla caduta del DC9 e lui rispose che non avevano acquisito niente al riguardo.

Dunque proprio per verificare la veridicità di tale ricostruzione – e tenuto conto delle dichiarazioni del Presidente Cossiga - è sorta la necessità di verificare qual era stata la reale situazione la sera del 27 giugno 1980 presso la Base francese.

Nel corso dell'istruttoria espletata con la rogatoria ulteriori tasselli si sono potuti aggiungere alla precedente ricostruzione, tasselli che consentono di ritenere che, diversamente da quanto in precedenza affermato dal G.I., anche la Base di Solenzara

potesse essere stata interessata, in qualche modo, all'evento verificatosi sopra il cielo di Ustica la sera del 27 giugno 1980.

Infatti, i militari sentiti hanno confermato che l'attività volativa presso la Base di Solenzara non necessariamente terminava alle ore 17,00 (come era stato sempre sostenuto) e i voli c'erano anche in orari serali e notturni, specificando che nella Base erano presenti, oltre ai velivoli francesi, soprattutto aerei belgi, tanto che qualcuno ha definito Solenzara una Base franco-belga.

Tuttavia, mentre i velivoli francesi e belgi effettuavano delle esercitazioni, ciò non facevano gli equipaggi degli aerei tedeschi, italiani e di altri Paesi che utilizzavano la Base quando necessitavano di un appoggio logistico.



Si riportano di seguito le dichiarazioni rese da parte del personale militare di stanza a Solenzara.

Thierry ALBENGE ha dichiarato che:

I velivoli provenivano da altre basi. C'erano 2 velivoli che guidavano le esercitazioni e che tenevano (tiravano) i bersagli sui quali si esercitavano i caccia. I due caccia dei bersagli erano francesi, poi c'erano Mirage belgi (del tipo F16 e F104 americani). I francesi facevano le loro esercitazioni e i belgi le loro. I belgi usufruivano della base di Solenzara e dello spazio aereo. I belgi utilizzavano gli F16 e F104 e avevano la coccarda con i colori del loro Paese.

L'esercitazione durava 3 o 4 settimane. Potevano essere presenti simultaneamente squadroni francesi e belgi. Gli aerei stavano nella Base per il periodo di esercitazione. La Base poteva ospitare due squadroni per complessivi 15 aerei. I belgi portavano anche i loro caccia che tiravano i bersagli da colpire. Non c'erano esercitazioni comuni francesi e belgi, ma poteva capitare che gli aerei volassero insieme. I belgi comandavano le loro esercitazioni. Non ricordo se c'erano aerei tedeschi.

Nella Base di Solenzara potevano atterrare aerei tedeschi, americani, italiani e fermarsi se avevano necessità. Non ricordo se a giugno 1980 sono atterrati aerei italiani e americani.

DEHAFFRENGUE ha dichiarato che:

C'erano gli squadroni che venivano ad allenarsi ai tiri. Anche se non ero a conoscenza direttamente perché non ero interessato io sapevo comunque quali fossero le attività e cosa accadesse all'interno della base cioè di esercitazioni di tiro di aerei francesi e degli Alleati. Nei mesi successivi al mio arrivo ho visto altri aerei oltre a quelli francesi, cioè gli aerei belgi (che utilizzavano aerei di fabbricazione americana, F16, Phantom, F104). Io sapevo che c'era la campagna di tiro dei belgi perché avevano uno scalo permanente al centro della Base (avevano anche il loro bar).

Se ci sono stati aerei tedeschi e perché sono stati invitati per le esercitazioni, ma non posso dirlo. E' possibile che aerei tedeschi siano passati sulla Base.



209

Principalmente erano presenti aerei belgi che ripeto avevano la logistica permanente nella Base di Solenzara. Le campagne di tiro si svolgevano tutto l'anno ma non so dire in che periodo e duravano 4 o 5 mesi. Io non mi occupavo di fare allenamento ai componenti degli squadroni stranieri.

C'erano dei voli notturni di aerei militari ma non posso precisare a che ora. Si trattava di aerei francesi e di altre nazionalità. Si sentiva solo il rumore infernale del decollo. Dalla spiaggia vedevamo partire e arrivare gli aerei.

Le campagne di tiro finivano alla fine del pomeriggio.

Nei voli notturni gli aerei erano uno o due. Erano degli aerei che decollavano dopo l'esercitazione di tiro. Io li ho notati soprattutto quando mi trovavo a caccia e gli aerei che passavano spaventavano gli uccelli, e potevo rimanere appostato fino ad un'ora dopo il tramonto del sole.

I voli notturni non erano frequenti e avvenivano dopo che erano finite le campagne di tiro.

La sola cosa che mi ricordo sono le grandi manovre che potevano concernere gli Alleati. Ma non mi ricordo quando sono avvenute .

Sapevamo che c'erano manovre degli Alleati, ma non sapevo quali erano i Paesi che partecipavano alle manovre.

Solenzara era un posto di permanenza dove arrivavano e partivano in continuazione degli squadroni francesi con i Mirage 3 e i belgi con F14 o F16.

Gli aerei li riconoscevo dalla tipo, dalla marca. Mirage3, Mirage4, Tomcat, F104 che venivano utilizzati dagli squadroni.

I francesi avevano i Mirage 3. I belgi avevano il loro aereo F14 con le ali che si aprivano lateralmente. Io ho visto degli F104 alla Base ma non posso dire di quale nazionalità erano. Ho visto che decollavano dalla Base dopo che erano atterrati per poco tempo. Non erano aerei che stavano nella base, chi poteva sapere di quale nazionalità fossero erano solo quelli della torre di controllo.

DROGAT ha dichiarato che:

Io ero al corrente che alla Base di Solenzara arrivavano aerei belgi, americani venivano per gli addestramenti. Italiani e tedeschi venivano raramente. I principali, erano i belgi che facevano esercitazione di tiro come i francesi.



Gli americani facevano tiro aria/suolo. Gli altri aerei potevano fare scalo tecnico. Gli squadroni di tutti i Paesi si potevano fermare anche di notte. Alle Basi dove io sono stato ci sono stati sempre passaggi di aerei stranieri come è normale in uno spazio aereo di aviazione.

Quando l'aereo atterra c'è sempre un piano di volo. Vengono conservati i documenti di archivio.

Anche le esercitazioni di tiro dei belgi e americani venivano documentati e conservati. Se c'è stata un'esercitazione di questo tipo è tutto documentato.

Il giro dall'atterraggio al decollo dura 4 o 5 minuti il giro lungo; mentre quello corto dura 2 minuti e 30 secondi.

Il volo fra Solenzara e Cagliari in subsonico si fa in circa 40 minuti.

In supersonico il volo Solenzara - Cagliari è in linea diretta e dura circa 15 minuti, si fa solo sul mare per non creare problemi al suolo. Questo volo viene fatto avvisando il controllore di volo.

L'attività della base durava fino alle 18,00 quando chiudeva.

Non era impossibile che arrivassero aerei dopo tale ora sempre se si faceva un piano di volo annunciato.

MARCEL ha dichiarato che:

A Solenzara c'era uno squadrone belga di stanza nella Base. I belgi avevano un ufficio a Solenzara, gli aerei belgi facevano le campagne di tiro e si allenavano. Solenzara è un pò come una portaerei dove gli aerei americani passavano spesso per scali tecnici, soprattutto dopo quello che è avvenuto in Zaire. Nella base c'erano anche aerei americani di trasporto di truppe e materiale, non ricordo aerei tedeschi; forse ho visto elicotteri italiani.

Gli aerei erano Mirage per i francesi, i belgi avevano F104, Fuga Magister, non ricordo se avevano anche F16.

I voli notturni fanno parte delle esercitazioni e quindi dopo il calare del sole.

Si, sono a conoscenza che ci sono state esercitazioni notturne.



Mi è successo di lavorare con il buio durante le esercitazioni, credo che sia successo due o tre volte l'anno, non ricordo il periodo.

Le esercitazioni notturne erano per testare le persone e il materiale, non erano di tiro al bersaglio. Per quello che conosco le esercitazioni di tiro avvenivano solo di giorno perché c'era il bersaglio.

Alle esercitazioni notturne partecipavano i paesi della NATO e quelli che erano nel Mediterraneo. Queste esercitazioni duravano 3 o 4 giorni.

Durante le esercitazioni di notte io dovevo aprire la rete regionale per scambiare dei messaggi fra le Basi interessate dai paesi che partecipavano alle esercitazioni e prevalentemente con le Basi francesi.

Certamente c'erano nelle esercitazioni anche i Mirage francesi.

Non so se a queste esercitazioni partecipasse un aereo Awacs.

MILAN ha dichiarato che:

Alla Base di Solenzara erano presenti aerei belgi perché Solenzara era una Base franco/belga. Non ricordo per quanto riguarda gli altri aerei.

Non ricordo se il giorno 27/6/80 è stata fatta una esercitazione a Solenzara, è passato troppo tempo. Era una Base di passaggio e succedevano tante cose. Ci potevano essere squadroni francesi e belgi per fare le esercitazioni, ma anche aerei di altri Paesi che venivano per fare "un tiro" e ripartire.

Potevano esserci aerei che atterravano a Solenzara per approvvigionarsi di carburante o risolvere un problema tecnico. Gli aerei in questione erano italiani, quali Fiat G 91, c'erano anche F104 italiani, aerei greci in transito. Alcuni di questi aerei hanno anche fatto esercitazione di tiro per di più verso la fine degli anni 80. Gli aerei stranieri che atterravano all'inizio del mio soggiorno erano quelli che transitavano. Gli aerei americani, aerei del tipo A10 (aereo distruttore di carri armati) li ho visti solo alla fine della mia attività. Le munizioni non erano da guerra. Gli aerei stranieri che venivano non erano squadroni e i caccia che arrivavano erano sempre due perché viaggiano in tale composizione. Lo squadrone è invece composto da 15 aerei.



Non ricordo di aver visto aerei americani a Solenzara all'inizio del 1980. E' possibile che vi fossero degli aerei tedeschi. Posso dire che per esercitazioni di tiro gli americani e i tedeschi utilizzavano una Base in Sardegna cioè quella di Decimonannu.

Per quanto a mia conoscenza non ci sono state esercitazioni combinate fra le Basi di Solenzara e Decimomannu.

La giornata era divisa in fasce orarie, il primo decollo per le esercitazioni al tiro avveniva verso le 09,00 e decollava un rimorchiatore di bersaglio e in genere tre pattuglie di due aerei ciascuna; quando si finiva un tiro riprendeva un altro ciclo. Era possibile fare sei cicli di tiro al giorno. Il ciclo era composto in tre fasce cioè l'attività di tre pattuglie, una dopo l'altra. Ogni ciclo durava 50 minuti. Fra la fine del 1° ciclo e il successivo c'era un'attesa di qualche minuto. L'esercitazione si sospendeva per 1 ora e 30 minuti per la pausa pranzo.

Le esercitazioni di tiro finivano alle ore 17.00. Preciso però che potevano esserci dei voli al di là della notte aeronautica che sono voli notturni che i piloti hanno l'obbligo nelle loro esercitazioni di effettuare di notte. I voli notturni si effettuavano senza armamenti.

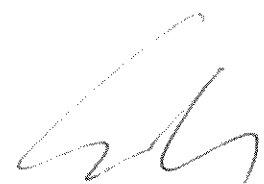
Quando si parla di tiro intendo dire di cannone con ordigni di esercizio, cioè munizioni inerti e non esplosive.

Quando dico volo notturno a giugno intendo una esercitazione di volo e non di tiro dalle ore 21 alle ore 23,00 escluso il venerdì che è la fine della settimana, ciò abitualmente.

Erano voli senza armi, anche se l'armamento era presente ma non era installato e non poteva essere attivato in volo. I voli notturni li facevano solo i francesi e non anche i belgi.

Durante l'esercitazione era aperta la torre di controllo. Io non lavoravo perché non avevo niente da fare in relazione al lavoro, ma dico delle esercitazioni perché si sente soprattutto il rumore e mi è capitato di essere in servizio presso la Base di Solenzara con altre mansioni e ho sentito il rumore degli aerei.

I serbatoi supplementari non erano eiettabili.



Gli aerei che facevano le esercitazioni notturni avevano anche il serbatoio supplementare e complessivamente, ad attività di crociera ad altitudine media, avevano autonomia di 45 minuti (cioè utilizzando anche il serbatoio supplementare). Era necessario avere i serbatoi supplementari soprattutto di notte perché se ci sono problemi di atterraggio si possono fare più giri.

Le esercitazioni notturne le facevano sia i belgi (con Mirage 5, F104) sia i francesi (con Mirage 3 e Mirage F1).

Ho visto alla Base raramente F104 italiani che - a differenza di quelli belgi potevano montare serbatoi più grossi sugli F104 e hanno maggiore autonomia.

Gli F104 italiani erano solo in transito e non partecipavano a esercitazioni di tiro.

Sul traffico aereo c'erano due squadroni presenti, belgi e francesi. Non c'erano squadroni tedeschi. Il colore delle coccarde belgi e tedeschi sugli F104 sono quasi identici cioè sono uguali colori ma messi di traverso. I tedeschi hanno su una parte della fusoliera la croce ma non è facile da individuare. Non è impossibile che ci siamo stati aerei tedeschi, ma non molto, forse erano aerei tedeschi che stavano a Decimomannu che erano atterrati per fare carburante.

NERON ha dichiarato che:

In genere la base chiudevava ufficialmente alle 17,00, ma accadeva che rimaneva aperta anche oltre per voli di qualsiasi genere.

Nella base c'erano anche esercitazioni notturne. Io ho visto durante la mia attività di guardia esercitazioni notturne nella base. I voli di esercitazione notturni li facevano solo i francesi. C'erano anche arrivi notturni di aerei di qualsiasi nazionalità.

ORLANDI ha dichiarato che:

Potevano esserci dei voli militari notturni non programmati che trasportavano personale o materiali. Io non ero al corrente dei voli di notte per il mio ruolo.

Io sentivo passare aerei di notte perché abitavo vicino. Io ho sentito passare qualche volta i caccia di notte perché udivo il rumore che veniva sentito da tutta la regione. Si ho sentito il rumore dei caccia volare di notte anche se raramente, ma non so indicare la data.

La Francia non faceva parte della NATO e per quello che so non ho mai visto esercitazioni della NATO.

Dalla testimonianza di Bozzo mi sembra che siano troppi aerei. Non ho mai visto aerei tedeschi. Può essere che in caso di conflitto potrebbe essere possibile.

Non so dire quanti aerei complessivamente poteva ospitare la Base di Solenzara perché non ho lavorato sul parcheggio. Il massimo numero di aerei che ho visto alla Base di Solenzara è stato 20 aerei componenti uno squadrone francese e uno squadrone belga che erano presenti nello stesso tempo.

SPITAEELS ha dichiarato che:

Io abitavo dentro la Base, perché ero scapolo. Ero giovane e uscivo molto dalla Base. Non ho un ricordo specifico ma è possibile che ci siano stati dei voli notturni.

Io non so e non mi ricordo di aver visto aerei di più nazioni nello stesso tempo nonostante le circostanze riferite dal gen. Bozzo.

Non ho alcuna competenza per riferire circa la capacità della Base di Solenzara di quanti aerei poteva ospitare in contemporanea.

Io non sono mai intervenuto sugli aerei.

I francesi utilizzavano aerei Mirage, forse F1, mentre i belgi utilizzavano aerei F4 cioè aerei caccia.

Conclusioni sulle dichiarazioni del personale militare in servizio alla Base francese di Solenzara

Ritiene questo Ufficio che, nel loro complesso, le dichiarazioni rese dal personale militare che prestava servizio alla Base di Solenzara, rivestano una notevole importanza nella ricostruzione di quanto accaduto la sera del 27 giugno 1980.



Fino al momento dell'espletamento della rogatoria era stato acquisito il dato, considerato certo, che la Base di Solenzara terminasse l'attività operativa alle ore 17,00 di guisa che non poteva essere in qualsiasi modo collegata operativamente (come decollo e/o atterraggio di velivoli) alla vicenda del DC9.

Tale circostanza era stata utilizzata anche per smentire le dichiarazioni del generale dei Carabinieri Nicolò Bozzo (e del fratello) che aveva riferito di essersi recato a Solenzara per poter riposare alcuni giorni senza riuscire a farlo, ricordando in particolare che il 27/6/1980 non riuscì neanche a dormire perché per tutta la giornata (con l'eccezione di due ore circa nel pomeriggio, verso le 14,00) e durante la sera e almeno fino alle ore 22,00 vi era stata una intensa attività volativa con aerei che decollavano e atterravano in continuazione.

Quanto dichiarato dal personale della Base smentisce la comunicazione in precedenza fornita dalle Autorità francesi che la Base non era più operativa dopo le ore 17,00 e, al contempo, fornisce conferma a quanto dichiarato dal generale Bozzo, sulla cui attendibilità, peraltro, questo ufficio non aveva mai nutrito dubbi tanto da aver valorizzato al massimo la testimonianza nel corso del procedimento davanti alla Corte di Assise di primo grado.

Dunque, si può affermare come dato certo che la Base di Solenzara era operativa anche dopo le ore 17,00 e che un'attività volativa era in essere anche la sera del 27 giugno secondo le dettagliate, precise e disinteressate dichiarazioni del generale Bozzo.

Non solo ma a conferma dell'operatività della Base, dagli atti inviati dalla autorità francesi è anche emerso che proprio nella data del 27 giugno ci sono state a Solenzara operazioni di tiro sia aria/aria sia terra/aria.

Ulteriormente, in risposta alle richieste di cui alla commissione rogatoria, le autorità francesi hanno inviato anche la documentazione parziale relativa alla posizione della loro flotta aereo navale.

Alcuni documenti non sono stati mandati (registri dei viaggi e operazioni degli aerei, radar ecc.) perché coperti da segreto.

Dalla documentazione trasmessa dalle Autorità francesi emergono i seguenti dati.



La portaerei Clemanceau risulta in navigazione per una missione intorno a Tolone, dal registro di bordo essa dalle ore 00,30 alle ore 08,24 del 27 giugno risulta sempre a Tolone. Ciò costituisce il seguito di risposta a una precedente rogatoria attivata dal G.I. nella quale era stato sentito il 17/11/1992 il contrammiraglio Dupont Nivet che aveva dichiarato che la Clemanceau era in quei due giorni al porto di Tolone (molo Milhaud n. 5 nell'arsenale), fornendo giornali di bordo a conferma di quanto dichiarato.

La portaerei Foch risulta a Tolone il 27 giugno alle ore 08,00, ma si evidenzia che mancono le pagine dei giorni precedenti.

Da una prima risposta alla rogatoria inviata dal G.I. il 30/4/ 1994 risultava che la nave era rientrata a Tolone il 26 giugno 1980 alle ore 15,35 ed era rimasta attraccata, alla banchina Milhaud, fino al 28 giugno 1980.

La nave Guepratte risulta avere navigato il 27 giugno 1980 fra Cagliari e Tolone, dalle ore 20,00 alle ore 24,00 e non è riportato nulla sui registri.

Per quanto concerne l'attività volativa e di esercitazione presso la Base di Solenzara dalla documentazione risultano diverse operazioni di tiro, ma senza incidenti, anche il giorno 27 giugno da parte di aerei francesi. In particolare dal 18 al 28 giugno la campagna di tiro è stata effettuata dallo squadrone Arbois, campagne di bombardamento sono state effettuate dai Mirage dal 19 al 27 giugno. Una delle campagne di tiro aria aria era stata denominata NATINAD.

Quanto alla richiesta di invio della documentazione radaristica militare è stato risposto che non era possibile soddisfarla considerato il tempo trascorso che è superiore a quello previsto per la conservazione dei dati.

Inoltre era stato chiesto all'autorità rogata di sentire alcuni ufficiali della base di Solenzara (Vergnaud, Martinelli, Jean Claude Valais, Jeanne Pierre Sauvage, Armand Fraval de Coatparquet e Michel Farina) sulle modalità operative della Base militare, sulle esercitazioni svolte, sulla presenza di aerei di altri Paesi e in particolare sulle attività svolte nella Base il giorno 27 giugno 1980.

L'autorità francese ha escusso le persone citate, a eccezione di Vegnaud e Martinelli (deceduti) e ha comunicato i risultati delle indagini consistiti nell'audizione delle persone indicate da questo ufficio.



Gli ufficiali Sauvage e Farina hanno confermato di essere stati a Solenzara fino al 27 giugno 1980 quando poi hanno lasciato la Base con gli aerei per tornare a Digione, e hanno ricordato che nella base c'erano degli aerei belgi.

L'ufficiale De Coatparquet ha riferito di aver lasciato la Base il 25 giugno e di non sapere se un pilota francese si sarebbe suicidato, dalle ricerche successivamente effettuate non ha rinvenuto alcun nominativo; l'ufficiale Valais ha dichiarato di non avere partecipato alle esercitazioni Diamod Jam e Natinad.

E' stato trasmesso anche un estratto del Quaderno d'ordine e del lavoro aereo del 27/6/1980 della Base di Solenzara dal quale si può evincere la data di chiusura della base alle ore 16,15

Con la Nota di riferimento datata 20 maggio 2015 l'autorità francese ha, altresì, comunicato che l'Ufficio Affari penali militari ha riferito che i documenti relativi "Al diario di marcia e delle operazioni dello squadrone da caccia Normandie-Niemen per il primo semestre 1980" si deve ritenere protetto dal segreto di difesa nazionale.

Alla stregua di ciò l'autorità rogata si era riservata di chiedere al magistrato competente la domanda di eventuale declassifica al fine di ottenere la documentazione del 27 giugno 1980.

Nessuna risposta è poi pervenuta al riguardo.

Passando all'analisi delle risposte francesi il dato contrastante riguarda senz'altro la posizione delle portaerei Foch e Clemanceau.

Infatti, come si vedrà in seguito, Sebastiano Caucci, militare in servizio presso l'aeroporto di Grazzanise, ha riferito di essere salito, con un collega, a bordo della portaerei francese Foch (indicata come tale perché ha letto il nome) il giorno 26 giugno 1980 per parlare con i militari francesi dell'esercitazione che si sarebbe svolta il giorno 27 giugno, esercitazione che nella stessa mattinata del 27 giugno fu annullata per le avverse condizioni meteo.

Orbene, se l'esercitazione è stata annullata la mattina del 27 giugno ciò significa che la portaerei Foch era ancora a Napoli per prendere parte attiva dell'esercitazione e che sicuramente essa, dopo essere stata annullata l'esercitazione, non si poteva trovare fin dal 26 giugno 1980 alle ore 15,35 al porto di Tolone, molo Milhaud, come comunicato in risposta alla rogatoria.



Analogo ragionamento vale per la portaerei Clemanceau nel caso si dovesse ritenere non preciso il ricordo di Caucci e anziché sulla Foch egli fosse salito a bordo sulla Clemanceau.

Per le considerazioni sopra riportate anche la predetta non si sarebbe potuta trovare al porto di Tolone dalle ore 00,30 alle ore 08,24 del 27 giugno 1980, come risulterebbe dai registri bordo.

Il dato fornito dalle Autorità francesi contrasta non solo con quanto riferito da Caucci, ma anche con le dichiarazioni rese dall'appartenente alla Marina Militare Marinello il quale, avendo preso parte a una esercitazione Nato proprio il 26 giugno 1980 davanti alle isole Eolie, ha dichiarato *di ricordare di avere visto, durante l'esercitazione di cui ho detto la portaerei americana Saratoga e una portaerei francese, ma non so specificare se fosse la Foch o la Clemanceau.*

Dunque, il non preciso ricordo del solo Marinello sul nome della portaerei, non è idoneo a far venire meno la circostanza di fatto sicura che, almeno, una portaerei francese era presente nelle acque di Napoli, nonostante che dalla documentazione inviata dalle Autorità francesi emerga il contrario, essendo stati indicati entrambi mezzi navali fermi al porto di Tolone.

Si ricorda, altresì, che anche altre persone, la hostess Marina Gazzaniga e il pilota Angeli, hanno avuto modo di vedere, dai loro rispettivi aerei che sorvolano la zona, la presenza di portaerei (con tante navi intorno) nel mar Tirreno, vicino alle isole Eolie.

In definitiva più persone, a diverso titolo e per diverse ragioni, hanno dichiarato, concordemente, di avere visto una portaerei francese (la Foch o la Clemanceau, poco importa) e altre due soggetti hanno confermato, genericamente, la presenza di portaerei e, quindi di una esercitazione in corso.

Ciò, quindi, suscita molti dubbi sulla circostanza che, almeno, una delle portaerei francesi sia stata ormeggiata realmente al porto di Tolone il 27 giugno 1980.



La rogatoria alle autorità del BELGIO.

E' stata formalizzata commissione rogatoria in data 10 giugno 2010 inoltrata dal Ministero alle autorità del Belgio in data 1 luglio 2010.

L'articolata richiesta rogatoria comprendeva, fra le altre circostanze, quella di fornire in particolare notizie circa la presenza di aerei militari presso le Basi francesi di Solenzara e Sartène.

Si riportano di seguito alcune specifiche richieste formulate:

- Si chiede di sapere se aerei belgi si trovavano presso la Base francese di Solenzara nella giornata del 27 giugno e se da essa siano decollati, specificando tipo di velivolo, orario di atterraggio e decollo, destinazione ed eventuale coinvolgimento in esercitazioni. Si chiede di comunicare se aerei belgi (unitamente a velivoli francesi e tedeschi) siano stati impegnati in esercitazioni nel medesimo giorno e di trasmettere copia degli atti relativi, fornendo le complete generalità (con attuale recapito) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.
- Si chiede di indicare se aerei militari belgi nella giornata del 27 giugno 1980 sono atterrati e sono decollati dalla Base francese di Sartène, specificando tipo di velivolo, orario di atterraggio e decollo, destinazione e eventuale coinvolgimento in esercitazioni, di trasmettere copia degli atti relativi fornendo anche le complete generalità (con attuale recapito) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.
- Si chiede di indicare se aerei militari belgi nella giornata del 27 giugno sono atterrati e sono decollati da altre Basi dislocate in Europa e se sono entrati nello spazio aereo italiano, specificando tipo di velivolo, orario di atterraggio e decollo, destinazione ed eventuale coinvolgimento in esercitazioni. Si chiede quindi la trasmissione di copia degli atti relativi e la comunicazione delle complete generalità (con attuale recapito) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.
- Risulta che dal 15 al 18 luglio 1980 si è tenuta una esercitazione denominata Demon Jam V. Si chiede di comunicare se a detta esercitazione abbiano partecipato aerei militari belgi insieme ad altri Paesi. In caso positivo si chiede di indicare quali mezzi siano stati impiegati, quali Paesi abbiano partecipato, e di volere trasmettere

copia degli atti relativi alla esercitazione suddetta, nonché di indicare le complete generalità (con attuale recapito) dei componenti gli equipaggi dei quali si chiede l'autorizzazione alla loro escussione da parte di questo ufficio.

- Si chiede di comunicare se presso Basi militari italiane, francesi, americane o della NATO dislocate nei citati paesi e in Europa fossero presenti aerei militari belgi nella giornata del 27 giugno 2010 e se abbiano effettuato voli, a qualunque titolo, nello spazio aereo italiano. Si chiede di fornire tutte le indicazioni e la documentazione in proposito indicando anche le generalità dei relativi equipaggi.

- Si chiede di indicare se aerei militari belgi abbiano o meno partecipato ad attività volativa (comprese esercitazioni) con gli Stati Uniti di America nella giornata del 27 giugno 1980 nello spazio aereonavale del Mar Mediterraneo. In caso positivo si chiede di trasmettere tutta la documentazione e le informazioni al riguardo compresa l'indicazione dei nominativi degli equipaggi (con relativo attuale recapito) che hanno preso parte alle attività.

- Si chiede di trasmettere copia di tutta la documentazione registrata dai radar civili e militari belgi eventualmente in possesso riguardante le operazioni volative sopra descritte.

- si chiede di voler trasmettere ogni eventuale altra informazione in possesso delle autorità militari e civili belghe riguardanti l'evento della caduta del DC9 Itavia il 27 giugno 1980 nelle vicinanze dell'isola di Ustica, che possono essere utili al completamento delle indagini.

L'Autorità politica belga, con una prima risposta interlocutoria del 26/1/2011 ha comunicato che secondo l'autorità giudiziaria belga l'esecuzione della rogatoria *possa ledere gli interessi militari essenziali del Belgio*, riservandosi di non poter fornire notizie al riguardo per la tutela di interessi nazionali.

Successivamente, in data 6/6/2012, l'autorità rogata ha inviato gli atti in risposta alla richiesta di questo ufficio. Si è trattato in sostanza dell'invio del verbale di audizione del colonnello Bernard Flamang, capo della componente aerea della Difesa.



Nella sostanza, il militare ha riferito che: *Il Belgio non partecipa attualmente alle esercitazioni Nato. Non vi è alcuna informazione su eventuali movimenti di aeromobili militari belgi a Solenzara e a Sartena il 27 giugno del 1980.*

Non ci sono voli da altre Basi militari in Europa. Su possibili voli di F 104 della squadriglia 349 di aerei Mirage non sono più disponibili informazioni. Non ha informazioni sulla possibile partecipazione all'esercitazione Demon Jam V. Non vi erano in quella regione radar militari e civili belgi. I singoli aerei impiegati non partecipavano alle attività multinazionali in volo. Non si sono informazioni sulla possibile o potenziale presenza di aerei nelle zone indicate.

La risposta fornita non appare esaustiva sia perché non supportata da alcuna documentazione, non trasmessa nonostante fosse stata fatta espressa richiesta, sia perché in contrasto con le plurime testimonianze rese dai militari francesi tutti di stanza alla Base di Solenzara che hanno fatto riferimento a essa come una sorta di Base franco-belga nella quale erano presenti, anche per esercitazioni, diversi aeromobili del Belgio.

Alla luce di ciò la risposta si deve ritenere incompleta tenuto conto che anche la riserva di fornire ulteriori notizie non ha avuto seguito.

La rogatoria alle autorità della GERMANIA.

E' stata formalizzata commissione rogatoria in data 10 giugno 2010 inoltrata dal Ministero alle Autorità della Germania in data 1 luglio 2010.

All'autorità tedesca sono state richieste le medesime informazioni formulate alle autorità del Belgio in considerazione del fatto che le testimonianze francesi, sostanzialmente facevano riferimento alla presenza di velivoli tedeschi (seppur con minore costanza rispetto a quelli belgi) nella Base di Solenzara.

La richiesta è stata quindi analoga nei contenuti a quella sopra riportata alla quale si rinvia.

In data 15 marzo 2011 l'autorità rogata ha risposto che *"non è dato sapere se una documentazione attinente all'abbattimento del velivolo cercato sia in possesso dell'archivio federale - archivio militare, tale questione potrebbe essere chiarita sul luogo"*.



La risposta in questione era stata la logica conseguenza di una Nota dell'archivio militare federale il cui contenuto era il seguente: *“Non è noto se vi si trovino documenti sull'abbattimento dell'aereo cercato e bisognerebbe ricercarli in situ. Le possibilità di trovare i documenti sull'abbattimento di una macchina civile di una compagnia aerea italiana sono estremamente ridotte”*.

Preso atto del tenore della risposta, questo ufficio in data 6/4/2011 ha nuovamente richiesto la trasmissione della documentazione e delle notizie chiedendo, ulteriormente, che i Pubblici Ministeri fossero autorizzati a recarsi in Germania per la ricerca della documentazione.

Con ulteriore Nota del 30/5/2011 l'autorità tedesca ha ribadito il precedente punto di vista evidenziando che *“Non è noto all'archivio militare se gli atti di cui esso dispone contengano pure informazioni attinenti all'abbattimento dell'aereo cercato. Tale questione potrebbe essere chiarita nell'archivio stesso.*

E comunque estremamente improbabile che vi si trovino documenti pertinenti all'abbattimento di un aereo civile di una società aerea italiana”.

Alla luce delle dettagliate dichiarazioni rese dal personale militare della Base di Solenzara emerge l'importanza e il valore che, ai fini della completa ricostruzione dei fatti, potrebbero avere la documentazione e le notizie circa i movimenti della flotta aerea tedesca (e anche belga come sopra già evidenziato) in ordine alle esercitazioni svolte nel periodo di giugno 1980 utilizzando la Base francese di Solenzara.

La documentazione e le notizie a corredo delle stesse consentirebbero di capire compiutamente l'attività volativa che è stata effettuata la sera del 27 giugno 1980 e accertare quale spazio aereo i velivoli abbiano occupato, di quale esercitazione si sia trattato e quali Paesi, oltre ai due citati, vi abbiano preso parte.

La rogatoria alle Autorità libiche.

Il 19 febbraio 2009 è stata formalizzata commissione rogatoria diretta alle Autorità della Libia il cui inoltro all'autorità rogata da parte del Ministero è avvenuto in data 15/10/2009.

Queste le richieste formalizzate:



- 1) L'audizione di tutte le persone a conoscenza dei fatti in relazione a quanto indicato in premessa e in particolare sull'attacco subito dell'aereo di linea italiano, DC9 Itavia il 27 giugno 1980 e sulla presenza di velivoli di nazionalità libica nello spazio aereo italiano nella medesima circostanza;
- 2) L'acquisizione di copia della documentazione relativa alla presenza di velivoli di nazionalità libica nello spazio aereo italiano il giorno 27 giugno 1980;
- 3) L'acquisizione di copia della documentazione dei lavori e delle conclusioni del Comitato Supremo di inchiesta per l'incidente in cui è rimasto coinvolto l'aereo DC9 Itavia verificatosi il 27 giugno 1980 in prossimità dell'isola di Ustica.
- 4) di assumere le dichiarazioni dei componenti della Commissione Italo libica Mahlud Elthuami, Arthr Munir, Faez Abdul Baki, Abdul Gialil El Warfalli;
- 5) di acquisire tutta la documentazione relativa all'ingresso dello spazio aereo italiano del MIG 23 libico, condotto dal capitano Khalil Ezzedine nel periodo compreso tra il 27 giugno 1980 e il 18 luglio 1980. Nella sostanza, si è chiesto all'autorità libica di voler fornire tutte le notizie (anche documentali) circa la presenza di aerei libici nello spazio aereo italiano il 27 giugno 1980, giorno dell'abbattimento del DC9 Itavia, nonché di quelle relative all'ingresso del Mig 23 condotto dal cap. Khalil Ezzedine nel periodo ricompreso fra il 27 giugno e il 18 luglio 1980, giorno in cui il velivolo citato sarebbe caduto sui monti della Sila, in Calabria.

Analogamente si è chiesta l'audizione dei componenti del Comitato Supremo d'inchiesta per l'incidente del DC9 e la relativa acquisizione della documentazione.

La richiesta, nonostante le ripetute interlocuzione degli uffici ministeriali con le omologhe autorità libiche, non è stata mai evasa.

E' di tutta evidenza l'importanza di ottenere le risposte ai quesiti formulati sia in ordine all'invio della documentazione sia a quella di poter consentire di sentire le dichiarazioni dei soggetti che hanno fatto parte della commissione che ha indagato sulla vicenda del volo del Mig 23 e, conseguentemente, le dichiarazioni di coloro che lavorarono per la commissione.



La rogatoria alle Autorità del Canada.

A seguito delle intercettazioni del personale dell'aeronautica all'epoca in servizio all'aeroporto di Grazzanise e alle s.i.t. rese da alcuni di essi (delle quali di dissesterà nell'apposito capitolo) nelle quali si faceva riferimento a tale Rizzi Orazio come persona che poteva essere a conoscenza di circostanze relative alla caduta del DC9 Itavia, è stata formalizzata commissione rogatoria al Canada per sentire il signor Orazio Antonio Rizzi, appartenente all'aeronautica all'epoca del fatto.

Il Rizzi – trasferitosi in Canada come addetto all'Ambasciata italiana e dimessosi dall'aeronautica nel 1991 con il grado di generale - ha riferito:

di essere stato comandante del distaccamento italiano presso la Base di Decimomannu in Sardegna (dove erano presenti oltre alle Forze italiane, quelle inglesi e tedesche), di essere stato pilota e istruttore di aerei F104, di aver lavorato con Nutarelli e Naldini (nella pattuglia acrobatica delle Frecce Tricolori) e di prestato servizio presso diverse Basi italiane.

Ha precisato di avere fatto parte del costituito “gruppo di lavoro per Ustica” – diretto dal gen. Arpino - che si interfacciava con la Magistratura per tutte le necessità che essa aveva nello svolgimento delle indagini e di non avere avuto alcun problema collegato al ruolo ricoperto.

Non ha ricordato se la Base di Decimomannu era stata interessata per i voli dei caccia in transito e per una esercitazione combinata italo francese del 27/6/1980. Alla Base di Decimomannu atterravano caccia americani ma non quelli francesi.

Ha escluso quanto riferito sul suo conto dal collega Ferrigno e dalla moglie Gambardella anche se li conosce entrambi e si frequentavano con le famiglie e non ha ricordato se nel corso dei loro incontri hanno parlato della vicenda di Ustica.

Non ha saputo riferire circa la presenza di portaerei in navigazione nel mar Tirreno la sera del 27 giugno 1980.

Le dichiarazioni rese da Rizzi non appaiono del tutto soddisfacenti essendo le stesse costellate da una serie di “non ricordo” riguardanti circostanze ben precise che proprio egli che è stato componente del cd. “gruppo di lavoro Ustica” – avrebbe dovuto ricordare tenuto conto che egli si è occupato per lungo periodo di tempo

della vicenda e, di riflesso, delle indagini e che ha avuto, quindi, la disponibilità di una grande mole di documenti.

Analogamente appare strano che egli escluda come non avvenuti i colloqui che invece, i suoi amici e colleghi, hanno ricordato con precisione e hanno riferito, del tutto disinteressatamente, nel dettaglio, anche a distanza di tempo.

Sarebbe utile non solo una nuova audizione del Rizzi ma anche un confronto con le persone che hanno riferito circostanze, dettagliate e precise, contrastanti sulle stesse circostanze, che, per loro natura, non appaiono di poco interesse.



LA PERIZIA RADARISTICA

La perizia radaristica è stata redatta dal prof. Dalle Mese, dal prof. Tiberio e dal col. Donali ed è stata depositata il 16/6/1997.

Dalla stessa emerge, in estrema sintesi, quanto segue:

- "E' plausibile che nella traiettoria del DC9 fosse presente un velivolo che procedeva così vicino al DC9 stesso da mascherarsi al rilevamento radar.

La presenza di plots primari affiancati a plots combinati (una prima rilevazione alle ore 18,40,09 e una seconda rilevazione alle ore 18,42,29, nonché una risposta SSR non validata alle ore 18,24,42 – 18,25,52 e 18,2651 in presenza delle tre risposte SSR previste e identificate) appaiono rilevanti e tali da rendere plausibile la presenza di un velivolo nascosto.

- L'inserimento del velivolo può essere avvenuto nello scenario dell'area tra Bologna e Siena.

Sono presenti 4 aerei di cui la traccia LG 461 (associata al codice SIF 3 = 1000) proveniente da ovest non è associabile agli altri tre (che sono un DC9 1136; un F28 1133 e i due F104 in volo di addestramento).

Lo scenario volativo intorno al DC9 che si riferisce alle tracce PR1 – PR2 – PR3 – PR8 indicano attività volativa intorno al DC9 che per caratteristiche cinematiche è da escludere possano essere relative ad aerei dell'aviazione generale.

- Solo il radar di Fiumicino rivela due plot isolati identificati nelle perizie precedenti con – 17 e - 12.

Nell'ambito dell'analisi dei dati registrati dal radar civile di Fiumicino, sono state evidenziate sequenze di plot primari che per la loro consequenzialità e regolarità sono associabile a effettive tracce di velivoli non identificati. Queste situazioni, in particolare, sono state notate lungo una direttrice parallela alla costa nel periodo 18,40,00 – 18,57,00 vicino alla traiettoria del DC9 intorno alle 18:43 e 18:46 e sull'area di Ponza intorno alle 18,45. L'ipotesi che dette tracce siano generate da echi provenienti da Lobi secondari dell'antenna, a parere del Collegio peritale, non ha fondamento. Tali tracce corrispondono a velivoli che non presentano mai una risposta SSR e quindi non trovano riscontro sul tabulato Anavolo e non sono correlabili con dati provenienti dai siti radar della Difesa Aerea.



227

Esse sono quindi associabili, in linea teorica, solamente ad aerei sprovvisti di trasponder (aerei dell'aviazione generale), con trasponder non attivo (aerei militari) o meno presumibilmente, con trasponder in avaria. Di fatto le tracce PR1, PR2, PR3 e PR8 indicano un'attività volativa intorno al DC9 che per caratteristiche cinematiche è da escludere che possa essere relativa ad aerei dell'aviazione generale.

Il collegio peritale ritiene che, nonostante le carenze riscontrate nei dati disponibili, grazie anche alle informazioni acquisite presso la NATO, lo scenario ricostruito sia attendibile.

Lo scenario radar risultante dalla perizia non esclude la presenza di un secondo velivolo nella rotta del DC 9.

Successivamente a essa i periti hanno formalizzato delle Note conclusive in data 8 aprile 1999 che sono state depositate nel corso del processo davanti alla Corte di Assise di primo grado.

In sostanza dalla perizia è emerso che:

Il DC9 era stato affiancato da un velivolo nascosto (emerge dai dati radar) e l'unico momento in cui l'inserimento di tale velivolo poteva essere avvenuto era da individuarsi nella fase iniziale del volo del DC9, quando esso si trovava in salita sopra la Toscana.

In quel momento, infatti, sono presenti nel cielo radar: il DC9, il volo Bergamo/Ciampino, la coppia di F104 che atterra a Grosseto, l'aereo con traccia LG 461 che proviene dalla Liguria con SIF3 = 1000, un aereo AWACS che ha sotto controllo una missione non identificata proprio sull'Appennino Tosco-Emiliano, (come emerge dai dati radar e dalle testimonianze).

La coppia di F104 emette segnale di emergenza 7300. Non si esclude attività volativa vicino a Ponza.

Pochi secondi dopo l'incidente la rotta del DC9 è attraversata da uno o due velivoli militari e si evidenzia il proseguimento del velivolo in coda.

Sulla traiettoria di questi due velivoli in mare, a poca distanza dall'incidente, viene recuperato un serbatoio supplementare di un aereo caccia (nella area D). Viene fatta una ricognizione da parte di un velivolo militare sul luogo dell'incidente prima della ricognizione di soccorso ufficiale, come emerge dalle registrazioni telefoniche.



Vi era stata un'attività volativa militare sui cieli del Mar Tirreno sempre negata all'aeronautica militare (tale attività risulta dall'esame dei tabulati agli atti, dalle conversazioni telefoniche e dalle dichiarazioni in atti, anche Nato).

Per 3 ore e 45 minuti, a cavallo dell'incidente, vi è stato uno spegnimento generale e anomalo dei trasponder militari alle interrogazioni di modo 2 (come risulta dall'esame dei tabulati in atti).

Nel mar Mediterraneo centrale od occidentale era presente una portaerei (dichiarazioni NATO in risposta alla rogatoria). Viene trovato sui monti della Sila un Mig, che con elevata probabilità risulta essere caduto prima della data ufficiale del 18 luglio, dichiarata dall'aeronautica militare. E' elevata la probabilità che tale caduta sia correlata con l'incidente occorso al DC9.

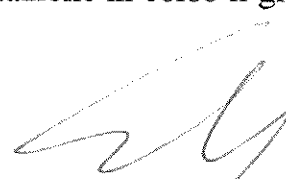
La conclusione dei periti, con la quale si concorda, è stata quella di ritenere che dall'analisi della documentazione, fosse possibile affermare la presenza di altri aerei che volavano vicino al DC9 in tempi e luoghi confacenti con l'orario di caduta dello stesso.

Conseguentemente agli accertamenti effettuati, i periti hanno dedotto che l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, verosimilmente nei confronti dell'aereo nascosto nella scia del DC9 e che l'aereo di linea sia rimasto vittima fortuita di tale azione.

Vale la pena, infine, di mettere in evidenza che lo scenario delineato è compatibile con le ipotesi agli atti che spiegano le modalità di rottura del DC9, come conseguenti o ad una "mancata collisione", ipotizzata a suo tempo dei periti Casarosa e Held o a quella di un attacco missilistico ipotizzata dai periti Algostino, Pent e Vadicchino.

Lo scenario così delineato è congruente con tutti i dati disponibili e per di più offre spiegazione logica a tutta una serie di fatti altrimenti inspiegabili, determinati probabilmente dalla necessità di mantenere segreta un'operazione militare.

Le conclusioni dei periti troverebbero riscontro innanzitutto nelle dichiarazioni rese da Sparla circa la presenza di mezzi aeronavali per l'esercitazione in corso il giorno 27 giugno 1980.



Si può affermare quindi che la sera del 27 giugno l'ufficio Shape della NATO era in stato di allerta che derivava dall'incidente in cui erano stati coinvolti aerei militari che partecipavano all'esercitazione.

La presenza di un'esercitazione NATO può essere correlata appunto con la mancanza di codice SIF di modo 2 nell'intervallo temporale che va dalle ore 17:30 alle ore 21:00, quindi a cavallo dell'incidente. Una mancanza assolutamente anomala alla quale non si è riusciti finora a dare una diversa risposta logica e convincente e che, invece, proprio l'esistenza dell'esercitazione spiegherebbe tecnicamente.

Questa ricostruzione è riscontrata senz'altro dalle dichiarazioni rese dal personale di bordo di un aereo (l'hostess Marina Gazzaniga) che aveva effettuato un volo sull'area interessata il giorno 26 giugno 1980 e aveva avuto modo di vedere (insieme al comandante dell'aereo Napolitano) la presenza di molte navi e di una portaerei, circostanza confermata dal pilota Angeli che era imbarcato su un diverso volo, nonché dalle dichiarazioni rese e dalle foto consegnate da Giorgio Marinello che dimostrano e confermano come nel mare intorno all'isola di Ustica in effetti vi fosse la presenza di mezzi aeronavali schierati in formazione tipica di chi sta partecipando a una esercitazione.

L'attendibilità delle persone e il contenuto di quanto da loro dichiarato non può essere messo in dubbio anche perché con riferimento a Marinello egli ha partecipato all'esercitazione in quanto imbarcato su una delle navi della Marina che vi hanno preso parte, presenza sul luogo documentata da diverse fotografie scattate dall'interessato, anche durante lo svolgimento delle operazioni militari oggetto dell'esercitazione.



La tesi e le dichiarazioni del perito del G.I. prof. Carlo CASAROSA del 19/3/2015.

Il prof. Carlo Casarosa, docente all'università Normale di Pisa è stato perito del G.I., come componente del collegio peritale presieduto dal prof. Misiti.

Egli ha sostenuto, nel corso delle indagini e davanti alla Corte di Assise di primo grado, (in tale ultima sede depositando una articolata "memoria aggiuntiva") l'ipotesi della "quasi collisione" (near collision) come causa della caduta del DC9 Itavia.

Tale tesi è stata fatta propria da questo ufficio che l'ha sostenuta nel corso del processo davanti alla Corte di Assise ritenendola quella avente i maggiori riscontri oggettivi certi provenienti dalle risultanze delle perizie e, soprattutto, con quanto era emerso dall'esame del relitto dell'aereo che ha, come elemento caratterizzante, quello della rottura del "tip" dell'ala sinistra in modo anomalo (cioè verso il basso) proprio per effetto della forza sprigionata dal cd. "vortice di estremità" rilasciato dalle ali degli aerei in volo; effetto rilasciato, secondo il perito, dal volo ad altissima velocità da parte di un caccia proprio vicino al DC9.

Nel vortice di estremità, e nella sua forza, si sarebbe inserito il "tip" dell'ala sinistra del DC9 che si sarebbe spezzato in modo anomalo e avrebbe determinato, in pochi secondi, la destrutturazione dell'aereo.

Il prof. Casarosa ha predisposto due relazioni aggiuntive (che ha prodotto) una di analisi critica all'*ipotesi missile* e l'altra a sostegno della *quasi collisione*, tesi quest'ultima che ha ricevuto ulteriore sostegno dal contenuto delle altre perizie redatte dai collegi ausiliari a quello principale.

Ha prodotto un documento di 20 pagine di rielaborazione dei dati, e in particolare ha sottolineato, rispetto a quanto già conosciuto, alcuni elementi di novità:

Un aereo A7 Corsair scende dall'aeroporto di Villafranca e si accoda al DC9 secondo le istruzioni date dal controllo di Padova. Dietro al DC9 vi erano in quel momento i due F104 (poi atterrati a Grosseto), visti dalle tracce radar, e un altro aereo sconosciuto, che potrebbe essere un Mig23 in trasferimento dalla Jugoslavia.



Ritengo che l'aereo A7 Corsair abbia seguito in scia il DC9, gli F104 e quello sconosciuto e abbia potuto comunicare alle autorità del suo Paese (USA) presenti in Italia, il traffico aereo che lo precedeva per verificare se fosse o meno di interesse. Il Corsair ha proseguito il suo volo fino ad atterrare a Grazzanise o a Capodichino.

Il Corsair, verosimilmente, aveva come destinazione una portaerei che era quella in rada a Napoli cioè la Saratoga (n.d.r.).

Subito dopo dai plots presenti in perizia emerge che altri aerei sono decollati da Grazzanise o Capodichino dirigendosi verso il mar Tirreno e sono state individuate le tracce PR6 e PR7 che successivamente diventano le sigle - 17 e - 12 (nonché da 2B a 13B). Queste tracce intersecano la traiettoria del DC9 in prossimità del punto di caduta e si raccordano con il 2B ed eventualmente con le altre.

A tal proposito il prof. Casarosa ha ricordato che il teste Luciano Carico, in servizio presso il Centro radar di Marsala, aveva dichiarato di avere visto un velivolo dietro al DC9 in fase di sorpasso, che non poteva essere l'Air Malta che viaggiava dietro con 13 minuti di ritardo e che al momento della caduta del DC9 era vicino all'Argentario.

Gli aerei decollati da Grazzanise o Capodichino si ritiene che possano aver effettuato una manovra di intercettazione dell'aereo che volava davanti al DC9 avendolo in quel momento sorpassato, e lo hanno seguito nella manovra di evasione verso la Calabria.

In fase di virata la scia di turbolenza lasciata dall'aereo sconosciuto è stata intercettata dal DC9 e ciò ha determinato la rottura dell'estremità dell'ala sinistra del DC9 che poi è caduto.

Secondo me la causa della caduta del DC 9 è riconducibile alla turbolenza di scia rilasciata dall'aereo sconosciuto in virata verso la Calabria, e intercettata dal DC9 che lo seguiva determinando una rottura dell'estremità dell'ala sinistra.

La tesi del missile, invece, secondo il prof. Casarosa, non ha valore perché, oltre a non essere convalidata dalle risultanze dei lavori dei colleghi ausiliari, nella sua esperienza, dopo aver visto l'abbattimento di un aereo in Ucraina con un missile, i



resti dell'aereo presentavano chiari segni di impatto della testa di guerra del missile che era assenti sul DC9, così dicasi anche per il missile a pressione che peraltro non esisteva in quel periodo.

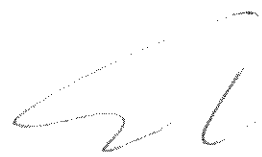
Questa tesi ben si accorda con le conclusioni della perizia radaristica e con quelle frattografiche, esplosivistiche e chimiche, come elaborate dai colleghi ausiliari a quello principale, che viceversa non le ha considerate.

Al fine di comprendere il pensiero del prof. Casarosa è utile riportare le dichiarazioni dal medesimo rese nel corso del dibattimento di primo grado davanti alla Corte di Assise di Roma.

“Tenendo conto dei dubbi che esistevano a proposito dell'esplosione io ho formulato anche l'ulteriore ipotesi della quasi collisione cercando di individuare un evento esterno che potesse aver determinato la rottura anomala, a deflessione verso il basso, di questo pezzo dell'ala sinistra. Questo mi ha spinto a ipotizzare che questo fosse stato l'evento iniziale che è successo sull'aeroplano, perché tutti gli altri eventi che poi abbiamo visto successivamente, cioè la sequenza di distacchi si accordano perfettamente, con questa ipotesi. Se io ipotizzo che si rompe l'ala tutto il resto viene automatico.

L'unica cosa chiara, oggettiva, che si legge sul relitto è che sull'aeroplano si sono rotte le sezioni critiche in rapidissima sequenza temporale dell'ordine di tre o quattro secondi. L'attacco anteriore dei motori con leggero anticipo del motore destro sul motore sinistro; l'attacco della parte posteriore della fusoliera con la parte centrale della fusoliera si è rotto con leggero anticipo sul resto, si è rotto il bordo di attacco della deriva, si è completamente sganciato da cima a fondo ripiegandosi verso l'esterno; poi si è staccata la deriva.

Queste cose sono successe sul relitto, quindi la logica dice che noi dobbiamo cercare l'evento esterno che ha determinato queste situazioni di carico. Questo è quello che viene dal relitto, dal relitto non si vedono altre cose e infatti io che ho lavorato sul relitto quattro anni a montarlo tutto, a un certo punto ero un po' alla disperazione perché non vedevo cose che potessero spingere a individuare questa particolare situazione di carico che è successa sulla fascia, ma che è successo a questo aeroplano?



Tutto andava a pennello, tutto si stava montando secondo le opportune logiche finché non fu trovata quella famosa semi-ala rotta in quel particolare modo, quindi questa fu la nota che stonò in tutto il coro. Io dicevo: “questo relitto non parla, è qui e non parla questo relitto”, finché si recuperò questa ala sinistra rotta in quello strano modo, e allora dissi: “ecco questa è la nota stonata del coro, ora si comincia a vedere qualche cosa che non torna, questo qualcosa io lo vedo ora in questa ala che è rotta in questo modo e che è una situazione anomala per quanto riguarda le condizioni di volo”.

Allora il mio processo logico quale è stato? quello di dire: ipotizziamo un evento qualunque che abbia staccato questa semi-ala. La rottura di questa semi-ala, può avere indotto sull'aeroplano quelle condizioni di carico che noi rileviamo sul relitto? Fatte alcune prove al simulatore di volo, venne fuori che effettivamente questo poteva essere, perché la rottura della semi-ala per un complesso di motivi aero-meccanici avrebbe portato all'aeroplano un elevato valore di pic up, cioè l'aeroplano avrebbe avuto un momento cabrante molto forte che lo avrebbe portato a superare i valori di fattori di carico critico, in più avrebbe portato un momento di rollio molto pronunciato perché si sarebbe rotta l'ala sinistra e questo avrebbe sovraccaricato il motore destro determinandone il distacco in anticipo rispetto a tutto il resto; contemporaneamente il moto di rollio dell'aeroplano e la asimmetria di resistenza sulle due ali avrebbe fatto sì che l'aeroplano si sarebbe imbarcato verso destra sovraccaricando la cosa, quindi determinando quella rottura che si vede sul bordo di attacco della coda e avrebbe dovuto determinare la rottura stando al manuale “Douglas”.

La rottura della semi-ala sinistra è data da una componente di velocità verticale indotta dall'interferenza con un altro aeroplano, rotta l'ala sinistra la dinamica è la stessa.

Per me e per Held il fatto nuovo successo è stata la nuova perizia radaristica e la perizia frattografica. La nuova perizia radaristica dà con ragionevole certezza la presenza di altri aeroplani, in più la perizia frattografica dette una indicazione ben precisa, cioè che la rottura di quel pezzetto di ala era avvenuta per un sovraccarico localizzato in quella posizione.



Noi avevamo ipotizzato che il distacco dell'ala fosse stato il primo evento, perché l'ala era nella prossimità della fascia nord dei ritrovamenti, cioè poteva essere un elemento che si era staccato prima, mentre tutti gli elementi che appartengono alla coda, per esempio la scaletta di accesso, i corrimano tutti quelli che sono nella coda erano stati trovati in prossimità della fascia sud dei ritrovamenti.

Il problema era quello di individuare l'evento che avrebbe potuto portare al distacco della semi-ala sinistra. L'unica interferenza che può essere data è da turbolenza, per esempio se l'aereo ha trovato una raffica o roba di questo genere, ci voleva una turbolenza bella forte, quindi ci voleva una turbolenza dichiarata e abbiamo visto che le condizioni meteo non giustificano la presenza di una elevata turbolenza, né gli aeroplani che seguivano la stessa rotta avevano fatto rapporto di turbolenza, né ciò si vedeva sul flight data recorder dell'aeroplano. Io sto studiando il caso di un Executive che è entrato in un campo di turbolenza elevato e ha avuto danni per cui c'è stato l'incidente, l'aereo è stato trenta secondi dentro la turbolenza quindi sul flight data recorder si vede che questo aeroplano ha preso botte incredibili, dal voice recorder si sente che dentro si sta schiantando delle cose, si sentono le grida dei piloti, una cosa drammaticissima, perché si è protratta per circa trenta secondi, poi si è rotto. Ora qui niente di questo è successo, perché tutto il volo è stato regolare fino a quel punto.

Si intende per fenomeno di quasi collisione quando dietro l'ala del velivolo si generano due grossi vortici, uno sull'ala sinistra e uno in corrispondenza dell'ala destra, questi vortici girano dal basso verso l'alto, quindi dietro l'ala dell'aeroplano ci sono delle componenti di velocità verticale, dovute a questo vortice che vanno sotto il nome di down wash.

Nella nostra ipotesi di quasi collisione noi abbiamo sempre detto che l'aeroplano interferente è quello che gli passa da dietro a una differenza di velocità tanto quanto basta per fare il sorpasso, potrebbe essere anche un metro al secondo.

Quando due aeroplani sono in condizioni di quasi collisione le due ali dell'aeroplano interferito e dell'aeroplano interferente, si trovano a una distanza variabile dell'ordine dei cinque, quattro, tre, due, un metro.



Il vortice rilasciato si attenua nel tempo, resta dove è stato fatto, quindi se un aeroplano passa in questa zona dopo un periodo di tempo incontra ancora questo vortice che si sta attenuando, se un'ala di un aeroplano, passa abbastanza vicina all'ala di un secondo aeroplano, in modo che l'ala del secondo aeroplano viene sottoposta a questo campo di velocità verticale succede che cambiano le incidenze sull'ala che viene interferita.

Una quasi collisione fra un aeroplano civile e un aeroplano militare, può danneggiare solo il velivolo civile perché può indurre l'elevazione di carico che per l'aeroplano civile sono disastrose, per l'aeroplano militare no, perché è stato progettato per sopportare cioè il fattore di carico.

Il fenomeno dell'interferenza si verifica non quando le ali di un aereo si vanno sovrapporre alle ali dell'altro, ma quando la scia generata dalle ali di un aereo va a sovrapporsi all'ala dell'altro.

Quello che conta è la scia che ha lasciato l'aereo rispetto alla posizione del velivolo interferente, cioè la scia è lasciata dal velivolo interferente che crea un vortice che va ad interferire con l'ala del DC9. Cioè i due velivoli non dovevano essere appiccicati, uno poteva essere più lontano e uno più vicino.

L'ipotesi fondamentale è che l'ala del DC9 abbia intersecato la scia generata dal velivolo interferente al momento che questa scia si è generata o dopo un lasso di tempo molto breve, quindi il velivolo interferente può avere rilasciato la scia quando si trovava a duecentoquaranta metri dal DC9 e il DC9 l'ha beccata immediatamente dopo un secondo. Si è rotta l'ala del DC9 perché è entrata nella scia dell'aeroplano un secondo dopo che l'aeroplano l'aveva creata.

Il meccanismo è che l'aereo interferente viene da dietro lo supera a qualsivoglia distanza, anche cento metri sotto. Il velivolo interferente può aver fatto qualunque manovra che io ipotizzo così esser venuto da qua, gli è passato avanti, a duecentoquaranta metri qui ha rilasciato la scia che il DC9 ha incontrato un secondo dopo; il velivolo interferente può non aver mai visto il DC9, può non averlo mai visto e non essersi reso assolutamente conto di aver fatto questo quadro.

Supponiamo che sia stato sotto, poi lo ha sopravanzato di duecentoquaranta metri, quindi, non lo vede più, con quel differenziale di velocità duecentoquaranta metri sono dodici secondi, quindi l'aeroplano per dodici secondi ha sopravanzato il DC9 poi ha virato così e se ne è andato, il DC9 dopo un secondo si è preso la scia dell'aeroplano in virata cioè ha fatto il ricarica elevato.

In altezza questo vortice può essere efficace da un metro, due metri, due metri e mezzo, perché il vortice sia efficace vuol dire che l'aereo deve essere passato a un metro, due metri ma a duecentoquaranta metri di distanza però. In verticale lo posso mettere cento metri sotto o cento metri sopra al DC9, non ha importanza, questo velivolo non vede il DC9 a questo punto l'aeroplano fa una manovra, vira verso sinistra e si alza, quindi da questa posizione attraversa la rotta del DC9.

Il vortice si verifica in modo eguale qualunque sia l'inclinazione dell'aereo interferente rispetto all'aereo interferito, cioè sia se passa parallelo, sia se passa di lato, è un po' il problema del distanziamento degli aeroplani in decollo, quello che impone che gli aeroplani in decollo sia distanziati di un certo periodo di tempo, è proprio perché il velivolo antecedente che decolla prima, lascia due vortici di questo genere sulla pista che bisogna aspettare che si smorzino prima di far decollare il secondo, ma bisogna aspettare qualche minuto, quindi noi ipotizziamo che invece l'aeroplano sia entrato nel vortice dopo un secondo.

Quasi collisione in gergo aeronautico si intende il passaggio di aeroplani a qualche miglio di distanza l'uno dall'altro cioè il controllo del traffico aereo identifica come quasi collisione quando due aeroplani si sfiorano a un miglio di distanza. Questo dico non è il nostro caso, il nostro caso noi indichiamo come quasi collisione due aeroplani che sono passati molto vicini l'uno dall'altro al limite un metro senza neanche venire in collisione, ecco perché duecentocinquanta metri sono una distanza molto piccola per due aeroplani che vanno a duecentoquaranta metri al secondo, perché vuol dire che se un aeroplano è davanti o gli attraversa la strada quello in un secondo gli va addosso. Gli aerei sono passati a una distanza molto ravvicinata fra di loro senza venire a contatto. Sul relitto non si vede segno di collisione, quindi vuol dire che gli aeroplani possono essere passati da cinquecento metri a dieci centimetri di distanza l'uno dall'altro.



Il velivolo entra nella turbolenza generata dall'altro velivolo, non è la vicinanza dei velivoli che ha determinato quello.

In definitiva, si definisce quasi collisione un aeroplano che passa vicino a un altro da una distanza che va da dieci centimetri a quanto si vuole purchè non vada in collisione.

Quando si formulò ipotesi di quasi collisione noi avevamo disponibile la perizia radar della nostra Commissione e quindi gli unici aeroplani che si poteva ipotizzare fossero presenti era quell'aeroplano o quegli aeroplani che avessero lasciato i plots -17, -12, fino a + 19, cioè se questi plots, fossero stati associati a un velivolo c'era l'indicazione che un velivolo era sceso giù in direzione nord-sud e poi aveva deviato verso la rotta del DC9, di questi plots ce n'era uno, cioè il plot 1, che era in corrispondenza del punto di interruzione dei segnali del DC9.

Si è parlato su queste tracce, se erano assimilabili a velivoli o se erano assimilabili a frammenti in caduta, se erano falsi plots, e i tecnici radar Picardi e Cooper dissero che sì alcune tracce potevano essere associate a frammenti in caduta però per altre, cioè quelle alle quali ci siamo ora riferiti, difficilmente queste potevano essere associate a frammenti in caduta e si poteva ipotizzare la presenza di aeroplani che stessero attraversando la rotta dell'aeroplano, però dissero questo non può derivare esclusivamente dall'indagine radar ma ci vorrebbero dei segnali esterni che potessero confermare questa ipotesi. Io onestamente ho sempre un po' contestato questa posizione, perché ho detto il segnale esterno c'era perché noi seguendo queste tracce siamo andati sul luogo siamo andati a cercare credendo che queste tracce fossero un relitto invece abbiamo trovato un serbatoio sganciabile di un aeroplano, e quindi io potrei pensare che queste tracce sono lasciate dall'aeroplano che poi ha sganciato il serbatoio, quindi questo potrebbe essere l'input esterno che convalida la presenza dell'aeroplano peraltro rilevato dalle tracce radar. Io ho sempre fatto osservare ai radaristi del collegio ma per esempio aver ritrovato il serbatoio lì, non potrebbe essere un segno esterno? Poi c'è un altro fatto che è sufficientemente convincente, in una delle perizie precedenti la nostra, ne furono fatte due addirittura, e tutte e due rappresentano esattamente la situazione della sera dell'incidente è una fotografia esatta, cioè la

prova effettuata dà una fotografia esatta dei plots, si vede il -17 il -12 cioè si vedono prima due plots separati, poi quando l'aeroplano vira per andare contro il DC9 probabilmente aumenta la sua riflessione radar perché si inclina e si vedono tutte le tracce che lascia, quindi dal mio punto di vista ingegneristico il problema radar a quel punto era risolto.

Ciò è stato descritto nella pagina 34 della perizia, nella quale, partendo dalla figura 8. 10, si dice: "la traiettoria uno risulta individuata da un congruo numero di plots mentre la traiettoria due risulta individuata dai soli plots -17B - 12B e 1, e poi si dice: "il Collegio Peritale ha invece ritenuto possibile identificare la traiettoria due, attraverso questi plots, per i principali motivi di seguito esposti, il primo è che missione di volo di velivoli militari che prevedono il riconoscimento, l'intercettazione di bersagli vengono svolte da aerei in coppia", il secondo motivo è che lo scenario rappresentato nei tre plots in esame non è dissimile dallo scenario in effetti presentatisi durante una prova di intercettazione effettuata il 30 aprile '85, riportata nella precedente perizia Blasi".

Per quanto riguarda gli elementi radaristici la novità è questa, che oltre questi aeroplani che erano stati ipotizzati nella nostra perizia ne è stato ipotizzato anche un terzo che seguiva la scia del DC9, questo nella perizia Dalle Mese, Donali, Tiberio e in qualche misura anche nella perizia Pent della parte civile. Quindi, a questo punto l'ipotesi di quasi collisione potrebbe essere maggiormente giustificata prendendo come responsabile l'aeroplano che seguiva il DC9 e non quello che lo intersecava, in questo senso cioè una modifica e una maggiore verosimiglianza, perché quello che lo seguiva gli stava dietro e quindi era nella condizione migliore di fare il sorpasso.

Quindi la prima ipotesi è quella con la scia di altri aerei tenendo quelli che sono indicati con -17 e -12. Alla stregua degli ulteriori dati radar della perizia Dalle Mese, e anche quella della Parte Civile si fa una diversa ipotesi, sempre quasi collisione, cioè di una presenza di un altro aereo diverso da quelli che abbiamo preso in considerazione noi. Il fenomeno è esattamente lo stesso, solo si tratta di scegliere quale aeroplano l'ha fatto e quello che segue il DC9 certamente era nelle migliori condizioni per poterlo fare rispetto agli altri. Anche in questo caso si è ipotizzato che anche questo ipotetico terzo aereo non sarebbe un aereo civile.

I periti Dalle Mese, Donali e Tiberio hanno ipotizzato che a un certo punto ci sia stato un inserimento di questo aereo sulla Toscana dietro il DC9 . Noi abbiamo basato l'ipotesi della quasi collisione sugli altri plots - 17 e - 12 e gli altri che passano attraverso quell'aeroplano. Perché l'ipotesi era questa siccome noi dobbiamo giustificare anche il famoso punto 1, e allora quello può essere giustificato dicendo se questa è una operazione di riconoscimento di un aeroplano o una qualunque operazione militare difficilmente vola un aeroplano solo, in genere vanno in coppia, ecco da dove è nata l'idea della coppia degli aeroplani, di cui uno ha lasciato quelle tracce che abbiamo visto e un altro è solo il -17 e -12 e 1. Per questo abbiamo ipotizzato due aeroplani, non perché si vedono sul radar, ma come logica.

I plots -17 e -12 insieme ai plots 2B, 8A, 9A, 12, 19, e 13A, sono anche compatibili con la ipotizzata traiettoria di un ipotetico aereo di bassa cross-action, come anche dimostrato dalla sperimentazione del 1985, peraltro l'accettazione di tale ipotesi necessiterebbe eventuali altre evidenze, questi plots hanno spinto a suggerire di effettuare delle ricerche nell'area D dove è stato ritrovato il serbatoio supplementare di un Caccia”.

Io ho sempre detto a Cooper e al Professor Picardi, “ma voi state dicendo di attribuire tutti questi plots che troviamo a frammentazione successiva dell'aeroplano - va bene - allora siccome noi abbiamo recuperato il relitto, siccome abbiamo recuperato i pezzi mi volete dire quali sono i pezzi che via via, si sono frammentati, visto che il pezzo più grosso è il pezzetto di lamiera così e non ce ne sono altri, come è possibile che un pezzetto di lamiera, questo genere dia un plots radar a centotrenta miglia di distanza quando il radar non vede neanche l'aeroplano, - dico - mi volete dire quali sono i frammenti, andiamo sul relitto, ci sono i frammenti, per differenza si può sapere quelli che mancano, supponiamo che quelli che hanno lasciato le tracce siano quelli mancanti, vogliamo identificarne la dimensione?”, i predetti radaristi su questo non mi hanno mai dato una risposta.

Facendo il conto dei pezzi che si sono staccati di quelli che sono rimasti sul relitto cioè i pezzi staccati sono quelli che mancano sul relitto, si vede che non ci sono pezzi di grossissime dimensioni, anche ammettendo che si siano frammentati all'impatto con il mare i pezzi sono di dimensioni piuttosto modeste.

Anche il prof. Manfred Held ha condiviso l'ipotesi della quasi collisione sottoscrivendo la cd. Nota Aggiuntiva con il prof. Casarosa e nel corso del processo ha poi confermato tale tesi sostenendo che si può parlare di quasi collisione nei casi in cui due aerei passano vicini entro una distanza da 0 a 5 metri e che ciò potrebbe determinare la rottura di un'ala essendo questa un punto vulnerabile e sensibile del velivolo.

Nel corso del dibattimento, sull'argomento è stato sentito anche il perito Antonio Castellani il quale, seppur critico verso la posizione assunta dal collega Casarosa, nella sostanza ha confermato l'ipotesi stratta di quasi collisione, definendola con diversa terminologia, si è espresso nei seguenti testuali termini:

La quasi collisione è l'invasione nello spazio aereo assegnato di un altro aeroplano, quindi sono quelli che si chiamano inconvenienti di volo, non incidenti. La quasi collisione che abbiamo inteso noi, che è il parente più stretto della collisione, è inverosimile che si sia presentata una volta sola, nel 1980. Le interferenze di scia di cui ha parlato Casarosa sono un fenomeno che esiste e non si può fare nulla. E' l'aereo piccolo che si mette sulla scia dell'aereo grande che subisce il danno, sono interferenze di carattere aerodinamico sul controllo del velivolo, perché i due vortici che ha mostrato prima Casarosa che vanno di dietro, l'aeroplano si squilibra, l'ala dell'aeroplano colpita da questi due campi diversi si squilibra e quindi si perde il controllo laterale.

Il fenomeno dell'interferenza si verifica quando la scia generata dalle ali di un aereo si va a sovrapporre sull'ala dell'altro aereo, quello che conta è la scia che ha lasciato l'aereo. In perizia c'è scritto chiaramente che è il vortice generato dall'ala che va ad interferire con l'ala del DC9 Cioè i due velivoli non dovevano essere appiccicati uno poteva essere più lontano e uno più vicino.



Dunque l'ipotesi fondamentale è che l'ala del DC9 abbia intersecato la scia generata dal velivolo interferente al momento che questa scia si è generata o dopo un lasso di tempo molto breve. Il meccanismo è che l'aereo interferente viene da dietro a qualsivoglia distanza anche cento metri sotto.

La distanza alla quale ci si riferisce è essenzialmente quella verticale delle due ali. Qui c'è confusione su questa parola quasi collisione, perché è chiaro che con quasi collisione tutti pensiamo, io per primo, a due aeroplani che si passano vicini, che si sfiorano a pochi metri, un metro, due metri di distanza, oggi abbiamo visto bene invece che l'intenzione è un'altra di questa parola, l'aeroplano può essere distante anche parecchie centinaia di metri, anche un chilometro, purché in altezza ci sia questo fatto. Allora forse, il termine più esatto, questo è un fenomeno vecchissimo non è un fenomeno nato con Ustica, è un fenomeno che noi conosciamo da sempre questo della interferenza di scia, e ha però un nome che non è quasi collisione, ma proprio interferenza di scia. Ci saremmo capiti subito con questo termine, invece che con il termine quasi collisione, questo può aver generato confusione, diciamo che questa quasi collisione così come è stata intesa è la wake turbulence.

In definitiva, comunque la si voglia definire la quasi collisione è conosciuta come possibile causa di incidenti aerei in conseguenza dell'interferenza di un velivolo rispetto a un altro al quale passa vicino a una forte velocità rilasciando il vortice.

La terminologia utilizzata non cambia la sostanza delle cose.



LE INDAGINI SULL'AEROPORTO DI GRAZZANISE

In data 24 gennaio 2018 e, successivamente nei primi giorni del mese di febbraio, sono pervenute delle telefonate all'ufficio del Procuratore Aggiunto dott.ssa Monteleone (P.M. co-delegata alle indagini), nelle quali l'interlocutore, presentandosi come tale Arnese, riferiva di essere a conoscenza di circostanze importanti su quanto avvenuto al DC9 il 27 giugno 1980.

Gli accertamenti effettuati, acquisizione di tabulati sulle chiamate in entrata al centralino di questa Procura della Repubblica nei giorni e nell'orario in cui le telefonate erano state ricevute dall'ufficio del magistrato, hanno consentito di accertare che il telefonista era stato tale Greco Roberto che, successivamente, compiutamente identificato è stato convocato presso l'ufficio di Procura al fine di acquisirne le dichiarazioni.

Le dichiarazioni rese al P.M. da GRECO Roberto il 27/6/18

Roberto Greco presentatosi in Procura a seguito di rituale avviso ha ammesso di avere effettuato le telefonate all'ufficio del P.M. dopo che aveva ricevuto, da una persona di sua conoscenza, alcune confidenze sulla vicenda Ustica.

Egli ha premesso di essere attualmente in quiescenza e di avere ricoperto in passato il ruolo, prima, di impiegato presso la direzione generale dell'aviazione civile presso l'aeroporto di Napoli Capodichino e, dopo, di funzionario amministrativo Enac.

Sentito sulla vicenda Greco ha testualmente riferito:

Conosco il signor Domenico Del Gaudio da anni con il quale soltanto nell'ultimo periodo ho avuto un rapporto di stima e di confidenza. Parlando del più e del meno, mi disse che prima di essere titolare di una società di navigazione di volo, la Sannair, era stato maresciallo all'aeroporto di Grazzanise. E se ne uscì fuori dicendo volontariamente alcune cose, cioè che quando era in servizio all'aeroporto di Grazzanise, nell'occasione del fatto di Ustica, gli fu ordinato di partire con un caccia per la zona dove stavano i Mig libici e il DC9.



Insieme a lui partì anche un secondo caccia pilotato da un altro maresciallo di cui non mi disse il nome, che nel frattempo è deceduto.

Mi disse che i due caccia italiani furono i primi ad arrivare nella zona di Ustica, che vi era un allarme e che entrambi i caccia arrivarono nella zona prima che il DC9 cadesse. Non ricordo se Del Gaudio mi disse che i Mig erano uno o due, mi disse però che un Mig si incanalò sotto il DC9 e che il caccia guidato dal suo collega ha sparato un missile in direzione del Mig, colpendo però il DC9.

Del Gaudio disse che c'era il DC9 e sicuramente un Mig e che quando arrivano sul posto il Mig si è messo sotto il DC9 e l'altro pilota dell'altro caccia ha sparato un missile contro il DC9. Mi disse di aver avuto l'ordine di non dire nulla subito dopo l'abbattimento del DC9 e che l'ordine era venuto da Tascio.

Il contenuto delle dichiarazioni rese da Greco, per la loro specificità in ordine alle presunte responsabilità che potevano emergere sulla causazione del fatto delittuoso, e pur con tutte le riserve possibili, hanno suscitato immediatamente l'interesse investigativo sull'operato di Del Gaudio tanto da determinare l'inizio di un'ampia investigazione anche sul possibile coinvolgimento della struttura aeroportuale di Grazzanise.

Le indagini ad ampio spettro sull'aeroporto di Grazzanise e in particolare l'audizione del personale che vi lavorava si palesavano, infatti, importanti perché potevano consentire di accertare la circostanza se da quell'aeroporto potevano essere partiti o atterrati i due aerei militari (che avrebbero incrociato il DC9), indicati nella perizia radaristica Dalle Mese/Tiberio/Donali e nelle conclusioni del perito Casarosa poste a fondamento della tesi della cd "quasi collisione", come causa della caduta del DC9.

Oltre all'audizione di Del Gaudio e del personale è stata, in contemporanea, effettuata attività di intercettazione telefonica al fine di poter acquisire più elementi possibili anche al fine di poter, eventualmente, far fronte efficacemente al clima di omertà che da decenni avvolge la vicenda della caduta del DC9 e che poteva riscontrarsi anche nell'espletamento delle nuove attività investigative.

E' stato quindi identificato e sentito a s.i.t. Del Gaudio



Le dichiarazioni rese al P.M. da Domenico DEL GAUDIO il 6/7/18

Il Del Gaudio ha ripercorso, in sintesi, il suo curriculum lavorativo sviluppatosi per oltre 40 in aeronautica, riferendo di avere pilotato il bimotore C45, ma di non avere mai pilotato aerei del tipo caccia.

Ha precisato che all'aeroporto di Grazzanise c'erano i caccia e ha indicato i nomi dei colleghi che lavoravano e volavano anche individuandoli dalle foto.

Nel prosieguo della esposizione in generale ha riferito che mentre all'aeroporto di Capodichino erano presenti sia le Forze NATO sia quelle Americane, la cui zona di appartenenza non si poteva frequentare, all'aeroporto di Grazzanise questi ultimi non erano presenti e che ma chiunque poteva avere l'autorizzazione ad atterrare.

Ulteriormente, ha ricordato che per un periodo i nostri aerei caccia venivano abbattuti dagli aerei dell'Est.

Quanto alla vicenda specifica della caduta del DC9 a Ustica he testualmente riferito: *Con riferimento all'incidente aereo del DC9 a Ustica, del quale mi parla la S.V, nel quale sono morte più di 80 persone, lo apprendo oggi della S.V. Questa notizia non l'ho mai sentita. Oggi per la prima volta apprendo che il 27 giugno 1980 è caduto in prossimità dell'isola di Ustica un DC9 Itavia, partito da Bologna e diretto a Palermo.*

Quanto alla persona di Greco Roberto, opportunamente richiestogli di riferire, Del Gaudio ha affermato di non ricordare di conoscerlo e sottopostagli la foto del predetto ha effettuato un riconoscimento negativo.

Alla lettura delle dichiarazioni rese al P.M. sul suo conto da Roberto Greco egli ha ribadito di non conoscerlo e di ritenere le affermazioni offensive.

Ha precisato che all'aeroporto di Grazzanise c'erano gli F104, ma lui non ha mai pilotato tale tipologia di aereo e non ha mai sentito di un allarme per un'emergenza nelle vicinanze di Ustica.

In considerazione della smentita totale fornita dal signor Del Gaudio, questo ufficio ha nuovamente sentito a s.i.t. Roberto Greco



Le dichiarazioni rese da Roberto GRECO al P.M. il 23/7/18

Il Greco ha confermato quanto riferito in precedenza sulle confidenze ricevute da Del Gaudio e lo ha riconosciuto in foto. Ha ribadito che Del Gaudio gli disse che forse il giorno della strage lui pilotava un caccia, ma non quello che aveva sparato. Ha confermato di conoscere benissimo Del Gaudio che ha incontrato diverse volte per le pratiche delle concessioni amministrative (circostanza che i dipendenti dell'ufficio possono confermare).

Greco ha precisato che le confidenze sulla vicenda "Ustica" il Del Gaudio gliel'ha fatte prima di luglio 2013, probabilmente a febbraio o a giugno.

Ha visto e riconosciuto alcuni documenti di ufficio a lui assegnati con la dicitura Greco alcune delle quali riguardano la soc. Aviotravel di Del Gaudio.

All'esito delle nuove dichiarazioni di Greco sopra riportate è stato nuovamente sentito il Del Gaudio

Le dichiarazioni rese da Domenico DEL GAUDIO al P.M. il 25/7/18.

Il Del Gaudio, nuovamente sentito da questo ufficio, ha ribadito di avere lavorato con la qualifica di motorista e di non avere pilotato aerei, soprattutto quelli militari e gli F104.

Ha visionato numerose schede di prelievo carburante anche per F104 in alcuni ha riconosciuto la firma anche se il carburante non era per la sua squadriglia, in altri ha riconosciuto il timbro ma ha disconosciuto la firma apposta sui documenti e non ha saputo spiegare il perché di quanto rappresentatogli anche con riferimento ad alcuni prelievi di carburante per F104 che sarebbero serviti per rifornire aerei diversi.

Ha chiarito che il carburante identificato con la sigla F40 è utilizzato dagli F104 e ha riconosciuto che tale carburante è stato utilizzato per un velivolo USA.

Ha riferito di vedere gli atti per la prima volta i registri postigli in visione e ha dichiarato che essi documentano la circostanza che gli aerei in questione andavano a Grazzanise, e ha aggiunto che la visione del registro lo ha "super sorpreso".



Ha precisato che a Grazzanise c'era il IX Stormo composto dagli F104 che alcune volte ha visto decollare. Ha indicato i nomi dei piloti degli F104 leggendoli dal registro mostratogli.

Per quanto concerne la giornata del 27/6/80 ha riferito che forse lui era in volo sull'Adriatico, ma non ha ricordato cosa ha fatto mentre si è dimostrato sicuro nel riferire che nessuno della squadriglia era in volo. Ha ribadito di non conoscere Greco e ciò ha confermato anche dopo che gli sono stati posti in visione i documenti relativi ad alcune pratiche della sua società.

Pur confermando di non averne mai sentito parlare, ha inteso fornire una sua spiegazione di quanto accaduto al DC9: *secondo come la penso io, l'aereo DC9 Itavia è caduto perché i piloti non sono stati bravi e non hanno saputo fare riprendere quota all'aereo, qualunque cosa sia successo vicino allo stesso velivolo. E' stato un errore umano dei piloti, non erano all'altezza del compito, non erano capaci (pag. 167 trascrizione)*

Perdurando il contrasto su circostanze importanti fra le dichiarazioni rese dai due avieri sentiti, questo ufficio ha ritenuto necessario procedere al confronto con la finalità di poter dirimere il contrasto e giungere, possibilmente, a una conclusione univoca.

Dichiarazioni rese nel confronto da DEL GAUDIO e GRECO il 25/7/18.

Nel corso del predetto atto istruttorio, ognuno ha confermato la propria versione, Greco di conoscere Del Gaudio e di averne ricevuto le confidenze, mentre Del Gaudio ha ribadito di non conoscere Greco e che il contenuto delle affermazioni da questi rese lo offendono.

La figura e la reticenza di Del Gaudio

La figura di Del Gaudio si presta a diverse osservazioni che consentono di ritenere che lo stesso sia stato totalmente reticente.



A parte l'ovvia considerazione che non sia possibile credere che gli fosse ignoto quanto accaduto la sera del 27 giugno 1980 al DC9 e di averlo appreso solo nel corso dell'atto istruttorio, l'atteggiamento reticente è dimostrato dal contenuto delle conversazioni telefoniche intercettate con i suoi familiari e quindi, per il particolare ambito in cui avvenivano, sicuramente dal tenore genuino.

Invero, dalle intercettazioni (delle quali si dirà in seguito) si comprende che Del Gaudio era al corrente, oltre che della strage del DC9, anche di alcuni particolari della grave vicenda e che era determinato a non rivelare alcunché ai magistrati che lo interrogavano.

Altro significato non possono avere le esplicite espressioni usate da Del Gaudio con i familiari, che qui si anticipano, *“io non mi voglio ricordà niente. io non voglio dirci niente, io non posso dirci niente perché non posso fare...se vieni qua te faccio”* ...*“dell'incidente di coso non posso parlare e non ne voglio parlà”*... *“dell'incidente di Ustica a chisti non ci dico niente manco na parola di chello che saccio e chillo che non saccio”*.

In ciò sostenuto dai familiari stessi che lo hanno istruito e incoraggiato nell'atteggiamento da assumere come a esempio ha fatto il genero ribadendogli *“non ne puoi e non ne devi parlare”*.

D'altro lato non vi sono elementi per ritenere che il Greco si sia inventato tutto e che, prima, telefonando al P.M. e, poi, rendendo dettagliate dichiarazioni in Procura si volesse esporre al pericolo di essere denunciato per calunnia.



LE INTERCETTAZIONI TELEFONICHE

Proprio in considerazione della perizia del prof. Dalle Mese, del prof. Tiberio e del colonnello Donali e dalle affermazioni fatte dal prof. Casarosa sono state svolte delle indagini sull'attività volativa dell'aeroporto di Grazzanise e sulle persone che erano in servizio presso lo scalo aeroportuale e, contestualmente, sono state effettuate anche intercettazioni telefoniche nei confronti di alcuni soggetti che vi lavoravano all'epoca del fatto.

L'attività di ascolto ha fatto emergere alcune criticità circa le attività svolte nell'aeroporto e, al termine delle stesse, ha generato anche la formalizzazione di una richiesta di rogatoria con il Canada per sentire un ex pilota (Rizzi), il cui ruolo era emerso nel corso di una conversazione intercettata.

Tale attività investigativa, anche se non ha consentito di aggiungere elementi decisivi per la completa ricostruzione di quanto avvenuto all'epoca dei fatti, ha contribuito a fornire degli ulteriori piccoli tasselli che confermano la tesi della presenza di aerei intorno al DC9 la sera del 27 giugno 1980.

Di seguito il contenuto di alcune conversazioni captate che hanno riguardato l'evento:

- intercettazione del 5/7/2018 R.I.T. 3568 progr. 185 ore 15,47, fra Del Gaudio e la figlia:

nella quale la figlia dice al padre se ha iniziato a ricordare qualcosa e lui risponde *“io non mi voglio ricordà niente”* e al sollecito della figlia *“prova a pensare a quel giorno”* lui risponde *“non voglio dirci niente, io non posso dirci niente perché non posso fare...se vieni qua te faccio”*.

- Telefonata fra la moglie di DEL GAUDIO e il genero Luciano del 5/7/80 RIT 3568 prog. 189 ore 20,25:

nel corso della quale la moglie dice: *“nel momento quando è caduto quell'aeroplano, lui stava su un altro aeroplano quelli chissà come sono venuti a sapere sta cosa che in quel momento lui stava in volo da un'altra parte”*

- Intercettazione telefonica Del Gaudio Domenico e il genero del 5/7/18 RIT 3568 progr. 197 ore 21,34:

nella quale il genero raccomanda a Del Gaudio di dire che non si ricorda le cose, che è passato del tempo e di non dire niente di compromettente e lui dice *“dell’incidente di coso non posso parlare e non ne voglio parlà”*. Il genero ribadisce *“non ne puoi e non ne devi parlare”*. Del Gaudio continua dicendo *“dell’incidente di Ustica a chisti non ci dico niente manco na parola di chello che saccio e chillo che non saccio”*.

- intercettazione del 20/7/2018 R.I.T. 3568 progr. 306 ore 09,04, fra Del Gaudio e la figlia:

nel corso della quale parlando della vicenda il Del Gaudio dice alla figlia *“a questa persona ci dissi (riferendosi al Greco n.d.r.) che io avrei buttato giù a questi Io ti posso fare una confidenza. Ti giuro non l’avrei mai detto a nessuno se l’avessi saputo”*

- intercettazione del 23/7/2018 R.I.T. 3568 progr. 329 ore 15,33, fra Del Gaudio e la figlia:

nella quale questa lo esorta a non *“parlare troppo, non devi dire i fatti tuoi, deve dire che non si ricorda perché ha l’età, sono passati 40 anni e non possono pretendere le cose da lui”*;

- intercettazione del 30/7/2018 R.I.T. 3569 progr. 74 ore 10,54, fra Del Gaudio e tale *“Nicola”*, poi individuato in Nicola Romano, a seguito di altra telefonata fra Del Gaudio e un altro suo conoscente:

nel corso della conversazione il Del Gaudio chiede al suo interlocutore se *“si ricorda del DC9 Italia che è caduto, aggiungendo che è stato inguaiato, ma non se ne spiega le ragioni e non ti faccio i nomi delle persone che sconosci tu, che sono tutti contro di me, mi stanno uccidendo, affermando sul finire della conversazione che non ha più tempo perché se la Procura della Repubblica lo mette in galera, lui non ha più tempo di fare nulla.*

- intercettazione del 31/7/2018 R.I.T. 3569 progr. 84 ore 11,37, fra Del Gaudio e interlocutore sconosciuto,

con il quale dopo avergli riferito di aver chiamato Nicola Romano, si *“raccomanda più volte con l’uomo di stare in silenzio e dice se noi dobbiamo far sparire*



l'aeroplano l'ammà fà sparì. La responsabilità me la prendo io di tutto perché vado dai carabinieri e scrivo tutto quello che cazzo mi pare.

- intercettazione del 23/8/2018 R.I.T. 3568 progr. 124 ore 15,19, nella quale Del Gaudio afferma *“io non sono, non posso parlare, non potete perché ho avuto il nulla osta di segretezza, per quanto io no, e non ho potuto dire i comandanti cose e tutto quanto o riesto perché io ho fatto dei voli in quei giorni ma non là, non so se mi sono spiegato li ho fatti all'est perché il pericolo più grosso per noi era Tito da quest'altra parte e per cui non c'entravo proprio”*.

- Conversazione fra Deambrogio Flaviano e Caucci Sebastiano del 8/10/2018 RIT 5336 progr. n. 384 delle ore 17,16: nella quale, dopo avere evidenziato il Deambrogio che essendo stati convocati tutti quelli di Grazzanise hanno il telefono sotto controllo perché così gli investigatori cercano di acquisire qualche notizia particolare, Caucci ha ricordato che la mattina del 27 giugno 1980 lui era in volo con Cavicchi mentre il giorno prima *(il 26) era stato con Franco Nobili a bordo della portaerei francese Foch per prendere accordi con loro per l'esercitazione del giorno dopo. Alle 06:30 del mattino della sciagura i francesi hanno comunicato che a seguito del forte maltempo, la prevista esercitazione era stata annullata. A tal guisa lui e Cavicchi decisero di fare un'esercitazione “interadar” di loro spontanea volontà dalle 07,00 alle 07:50.*

- Conversazione fra Ferrigno Sebastiano e Magro Paolo del 9/10/2018 RIT 5340 progr.1145 delle ore 19,23 nella quale i due cercano di ricordare un volo di una esercitazione da fare dalle parti della Sila che non fu fatta perché c'era brutto tempo. In particolare Ferrigno dice che fu avvertito da una telefonata che i resti del DC9 li portavano a Grazzanise, ma poi ci fu un contrordine e li portarono a Capodichino. C'era ancora il sole ed era la fine di giugno. Poi Ferrigno aggiunge: *“il giorno che è stato trovato il Mig semo andati in volo e c'era un tempo del cazzo, bruttissimo, lì dalle parti della Sila e ci rimandarono indietro adducendo come motivazione avverse condizioni meteo nella zona delle operazioni.... io volavo e ho partecipato a questa esercitazione e ho detto meno male che c'è il Padre Eterno che c'è pensa.*



La sera vedendo il telegiornale hanno dato la notizia che era stato ritrovato un aeroplano allora dico c'è qualche correlazione tra le due cose dice hanno trovato st'aeroplano dice togliamo gli altri per il momento non famo più volare da quelle parti perché l'esercitazione si svolgeva proprio in quella zona della Sila”

- Conversazione del 9/10/2018 RIT 5340, progr. 1148 fra Ferrigno e l'ex compagna Paola Gambardella.

Nel ricordare la vicenda gli interlocutori cercano di capire se nel giugno 1980 abitavano a Grazzanise (cosa che confermano) e nel corso della quale si parla di Rizzi Orazio Antonio nei seguenti termini:

“mi ricordo che lui in più di una occasione ci ha detto che lui era coinvolto in questa storianon ricordo se lui stava a Gioia del Colle e mi ricordo sempre che lui ci raccontava che praticamente sapeva tante cose su Ustica per cui a quel punto l'avevano mandato via e che era stato convocato molte volte per testimoniare poi parlava di quell'altro, il colonnello Boemio, che era andato in Belgio che lo avevano trovato morto nel garage e dice che è per questo che lui alla fine è andato in Canada e diceva che lui era stato segato per questa storia di Ustica”.

Interessante è il passaggio colloquiale in cui Paola Gambardella chiede a Ferrigno se ricorda quando era in volo se era successo qualche disgrazia e se era per Ustica, ma Ferrigno risponde che *“molto probabilmente è quando hanno ritrovato quel Mig 25 sulla Sila”* e alla richiesta se lui *“era in volo per intercettare questa cosa?”* l'ex compagno risponde di non ricordare e che quella sera (di Ustica n.d.r.) erano in volo Nutarelli e Naldini.

- Conversazione del 24/10/2018 RIT 5334, progr. 5200 fra Caucci e Ferrigno, nella quale gli interlocutori dopo essersi chiesto se erano stati convocati per essere sentiti, rispondendo a una domanda del Ferrigno il collega Caucci dice di *“essere stato convocato tanti anni fa unitamente a Cavicchi e quella mattina avevamo (con Cavicchi n.d.r.) fatto un volo e il giorno prima c'era stato un briefing sulla portaerei Foch”*, in radar nel porto di Napoli. *“si ricorda che la mattina (della caduta del DC9 n.d.r.) presto c'era stato brutto tempo e i francesi avevano annullato le esercitazioni in quanto non gli permetteva di decollare. Pertanto, insieme a Cavicchi Dorianò avevano fatto un'esercitazione interadar.*

LE INTERCETTAZIONI AMBIENTALI

Nel corso delle audizioni delle persone informate sui fatti sono state disposte anche intercettazioni delle conversazioni delle persone che erano state convocate al fine di acquisire eventuali elementi ulteriori a quelli che gli interessati avrebbero potuto riferire nel corso degli atti istruttori e ciò tenuto conto delle difficoltà delle indagini sia per il clima di omertà che ha sempre contraddistinto l'ambiente in cui gli investigatori si imbattevano e sia perché nel corso di una intercettazione telefonica gli interlocutori avevano detto che i loro telefoni erano sicuramente sotto controllo.

- Intercettazione tra presenti R.I.T. n. 5331 del 16/10/2018 fra Sebastiano Ferrigno e Sergio Castaldi.

Si evidenzia la rilevanza di quanto affermato dal Ferrigno nel corso della conversazione il quale colloquiando con il suo interlocutore Castaldi circa le ultime indagini sulla vicenda di Ustica riferisce dei particolari di cui è stato protagonista lui o entrambi e cioè che: il giorno in cui è stata data la notizia del ritrovamento del MIG 23, c'era un'esercitazione sulla Difesa Aerea e lui, insieme ad altri, stava in volo proprio sulla Sila con un tempo da cani e all'improvviso li fecero rientrare al reparto per avverse condizioni meteo nella zona delle operazioni, ringraziando il Padreterno dopo aver visto il telegiornale e saputo quanto successo si chiese se il rientro non fosse dovuto all'abbattimento dell'aereo invece che alle avverse condizioni meteo. Un altro fatto ricordato è quello quando Castaldi lo inviò in rappresentanza, su invito dell'addetto militare francese, a visitare la Foch ancorata a Napoli, episodio questo, che il Castaldi non ricorda, ma non smentisce. Ferrigno poi ha affermato nel corso del colloquio che nell'esercitazione in cui partecipavano anche loro, lui aveva intercettato degli F 8 Corsair (fonetico) dalle parti di Gioia del Colle ed era venuta fuori la Clemanceau e si chiese se c'era la Foch o la Clemanceau.



Il contenuto della conversazione, per la modalità con la quale è stata captata, è idonea a confermare la genuinità delle dichiarazioni rese al P.M. e dimostra, ancora una volta, sia l'esistenza dell'esercitazione congiunta italo - francese programmata per i giorni 26 e 27 giugno 1980, sia la presenza della portaerei francese Foch a Napoli il 26 giugno 1980 con la conseguenza che essendo stata annullata l'esercitazione proprio la mattina del 27 la portaerei Foch non può avere lasciato il porto di Napoli prima delle ore 12,00 di tale giorno, tenuto conto anche delle ore di manovra necessarie alla portaerei per uscire dal porto e dirigersi in mare aperto.

- Intercettazione tra presenti R.I.T. n. 6212 del 6/11/2018 fra Sebastiano Caucci e Alberto Nobili.

Si evidenzia che nel corso del colloquio Nobili dice che erano esercitazioni NATO di cui non si sapeva nulla e Caucci dice che loro (lui e Cavicchi) sono rientrati, hanno fatto un'esercitazione inter-radar e che quella mattina era brutto tempo.

LE DICHIARAZIONI DEL PERSONALE DELL'AEROPORTO DI GRAZZANISE

I soggetti intercettati – tutti all'epoca del fatto in servizio presso l'aeroporto di Grazzanise - sono stati sentiti dal P.M. e hanno reso le dichiarazioni che di seguito si riportano, per sintesi:

Le dichiarazioni rese da Paolo MAGRO al P.M. il 11/10/2018.

Non è mai stato sentito per la vicenda di Ustica e ha cessato il suo rapporto con l'aeronautica con l'ultimo incarico di Sottocapo di Stato Maggiore. All'epoca dei fatti era un capitano in servizio a Grazzanise.

Conosce Del Gaudio che era un motorista in servizio a Grazzanise e un pilota civile molto esperto che non ha mai pilotato gli aerei militari. A Grazzanise erano presenti 12 aerei F104. In caso di emergenza scattava l'allarme e vi era una coppia di piloti pronti in cinque minuti.



Le comunicazioni arrivavano alla “palazzina allarme” e i dati venivano sovrascritti dopo 30 giorni. Non ricorda se il 27/6/80 è arrivato a Grazzanise un allarme e se Grazzanise sia stata coinvolta in qualche modo alla vicenda, cosa che potrebbe dire il comandante Alderisi dell’ufficio operazioni.

Con il termine M.I.R. si indica Missione Intercettazione Radar, il termine FO.T. significa FOrmazione Tattica.

Il 27/6/80 c’è stata una missione di volo con decollo la mattina presto. Era a conoscenza di esercitazioni programmate molto importanti a primavera e autunno, ma non ha ricordato se vi avesse partecipato. In quegli anni si facevano esercitazioni congiunte con velivoli di Paesi NATO che ospitavano nei loro aeroporti e potevano essere coinvolte le portaerei.

Il carburante di cui ai fogli che ha visto poteva essere usato per gli F104

Le dichiarazioni rese da Flaviano DEAMBROGIO al P.M. il 11/10/18)

Era pilota di F104 in servizio a Grazzanise, prima con il grado di tenente e poi di capitano, all’epoca del fatto e fino al 1987.

L’ufficiale ha riferito che potrebbe aver volato il 27/6/80 ma di mattina e che sicuramente non ha volato al momento della caduta del DC9. Ha ricordato che quando hanno saputo della notizia della caduta dell’aereo dell’Itavia si sono chiesti chi l’avesse fatto cadere.

Ha preso visione e atto che dai documenti esibitigli emerge invece che il 27/6/80 dalle ore 07,45 alle ore 08,55 vi è stato un volo di F104 in coppia i cui piloti risultano essere Caucci Sebastiano e Cavicchi Dorianò.

Caucci mi ha detto, ieri per telefono, che la mattina del 27 giugno 1980 lui era in volo e che il giorno prima (cioè il 26/6/80) “aveva partecipato a un briefing con i francesi a bordo della portaerei FOCH perché era stata programmata un’esercitazione per il giorno successivo (cioè il 27/6/80) che poi era stata annullata” però senza specificare ora e luogo in cui si trovava la portaerei

Il combustibile JP4 è quello degli F104 e degli MB326.



Ha preso atto che il 26/6/80 dai documenti esibitigli emerge che lui ha fatto una missione a bassa quota con un F104.

Non ha ricordato se vi sia stato un allarme a Grazzanise il 27/6/80

La squadra dei piloti "pronti in 5" a Grazzanise non era tutti i giorni ma a giorni alterni con Gioia del Colle e non ricorda se fosse di turno Grazzanise il 27/6/80, dovrebbe esistere un registro nel quale sono segnati gli allarmi "scramble".

Le dichiarazioni rese al P.M. da Vincenzo Ruggero MANCA il 11/10/18.

Vincenzo Ruggero Manca è stato generale dell'aeronautica ed ex senatore della Repubblica.

Ha riferito di avere partecipato a una esercitazione a Grazzanise nel giugno 1980 con il copilota Altamura solo dopo avergli fatto prendere visione dei documenti. Il 27/7/80 forse non era all'aeroporto avendo completato le ore di volo. Ha sentito il nome Del Gaudio che era un tecnico di terra.

Ha confermato che gli F104 utilizzavano il carburante JP4.

Nel 1994 quando era comandante della III Regione aerea a Bari dei sottordinati gli dissero che era stata trovata una cassaforte senza chiave e gli chiesero come aprirla e lui disse di rivolgersi ai Carabinieri. Il giorno dopo il giudice Priore inviò la Digos nel suo ufficio per chiedergli cosa fosse stato trovato all'interno della cassaforte e lui rispose di rivolgersi ai Carabinieri che avevano sovrinteso all'apertura. Non ha saputo altro. Ha depositato all'ufficio tre libri da lui scritti sulla vicenda.

Le dichiarazioni rese al P.M. da Sebastiano FERRIGNO il 16/10/18.

Sebastiano Ferrigno, all'epoca del fatto, era maggiore in servizio a Grazzanise, e occupava il quinto posto nel ruolo di comando; era il più esperto pilota degli F104 avendo maturato più ore di volo rispetto agli altri colleghi.

Ha fatto rientro la sera del 27 giugno 1980 all'appartamento attiguo all'aeroporto dove c'era la moglie e ha ricevuto, dopo poco, una telefonata (da un sottoufficiale di cui non ha ricordato il nome) con la quale gli era stato detto che è caduto un aereo civile e che avrebbero portato la parte dei relitti recuperati all'aeroporto di Grazzanise.



Successivamente è arrivata da Roma (forse dal comando operativo della Regione Aerea al sottoufficiale del B.O.C. di Grazzanise) una nota con la quale, invece, è stato comunicato che i resti sarebbero stati portati all'aeroporto di Capodichino. L'aeroporto di Grazzanise non è stato coinvolto nella vicenda.

Ha riferito di aver discusso con i colleghi dell'accaduto e di avere ipotizzato come plausibile causa della caduta del DC9 il cedimento strutturale dei piani di coda perché era stato fatto un'ispezione sul galley che aveva determinato il ritardo di due ore sulla partenza prevista. Se si fosse utilizzato un missile si sarebbe trattato di un'arma "aria-aria" con spoletta di prossimità.

"mi si chiede se il giorno prima, cioè il 26 giugno, fosse stata prevista una esercitazione congiunta con le autorità straniere, anche con l'ausilio di mezzi navali. Io ricordo che c'era in atto una esercitazione con aeromobili, ma il giorno in cui è stato trovato il Mig23 sulla Sila. Il 18 luglio l'esercitazione c'è stata, c'era un tempo da lupi, erano coinvolti altri Stati. C'erano forse i francesi. Io mi trovavo sul F104, sul cielo della Sila, di Grazzanise c'era almeno una coppia di F104, ma non ricordo il collega o i colleghi operativi con me. Ricordo di una portaerei francese ancorata a Napoli, forse la Clemanceau. La Francia aveva anche un'altra portaerei, denominata Foch. La mattina del 18 luglio 1980, mentre ero in volo, è arrivata la notizia che l'esercitazione era stata annulla. Gli altri uerei coinvolti sono rientrati negli aeroporti di provenienza.

Per quanto concerne la Foch, posso dire solo che ho fatto una visita su detta portaerei, con l'addetto militare francese, ancorata al porto di Napoli, ma non riesco a ricordare l'esatto periodo che in ogni caso era nel mese di giugno 1980.

La nostra attività addestrativa prevedeva anche voli notturni che si facevano dopo che scendeva il buio. La sera del 27 giugno 1980, per quelli che sono i miei ricordi, non c'erano in volo aerei di Grazzanise e non ricordo nessun tipo di allarme presso l'aeroporto arrivato la sera del 27. Prendo visione dei fogli dai quali risulta che nel luglio 1980 sono atterrati F 104 tedeschi a Grazzanise hanno fatto rifornimento".



Le dichiarazioni rese al P.M. da Sebastiano CAUCCI il 6/11/2018.

Era stato sentito da Priore che gli aveva mostrato i documenti che ha riconosciuto. Ha confermato di aver volato la mattina del 27/6 con Cavicchi ed era una brutta giornata.

Sono stato già sentito dal dottor Priore e mi ha fatto vedere il mio libretto di volo del 27 giugno 1980 riguardante l'aereo F 104 intercettore che io pilotavo.

Mi è stato chiesto se riconoscevo la firma riguardante il volo del mattino del 27 giugno 1980, io ho risposto affermativamente. Era con me a volare in coppia il capitano Cavicchi, che è stato anche lui sentito.

Ricordo che il 27 giugno 1980, la mattina era una brutta giornata dal punto di vista meteorologico. La nostra esercitazione di addestramento era una operazione "inter radar" cioè si faceva intercettazione fra di noi.

Prendo visione dell'estratto registro voli del 27 giugno 1980 alle 07:45 e lo ricordo. IMC significa che eravamo in mezzo alle nuvole. In effetti era una mattina abbastanza nuvolosa. Io non ho visto quando sono stato sentito il foglio che mi è stato posto in visione oggi, ma il mio libretto di volo personale. Quello che oggi mi è stato fatto vedere non lo compila il pilota.

Ha riferito che se dai documenti emerge che il 26/6/1980 ci sono stati diversi voli di F104 e il 27/6/80 solo uno ciò poteva derivare dal fatto che magari il 27/6/80 Grazzanise era di turno "pronti in 5" (fatto a giorni alterni con Gioia del Colle). Non ha ricordato se fosse in volo il 18/7/80.

Facevano esercitazioni anche con gli americani anche a sud della Sicilia. Gli americani partecipavano con aerei e portaerei su una delle quali lui è passato sopra con F104. Gli americani utilizzavano gli aerei Tomcat e gli A10.

Conosce Deambrogio e dopo avere sentito, attraverso la lettura fatta, le dichiarazioni del predetto al P.M. sulla vicenda ha dichiarato:

È vero che io ho fatto un briefing a Napoli sulla portaerei, Foch. Ricordo che ho letto il nome Foch. *Io sono andato a Napoli in porto con la macchina dell'aeronautica. Era con me forse il collega Nobili. Era un'esercitazione che bisognava fare il 27 mattina con i francesi.*

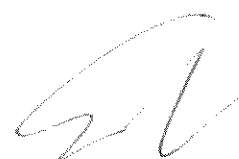


L'operazione consisteva in una simulazione di un loro attacco alla Base di Grazzanise e noi con i nostri aerei dove intercettarli prima che i loro aerei arrivassero alla nostra Base. Probabilmente la portaerei Foch doveva uscire dal porto di Napoli per far decollare gli aerei che loro utilizzavano nella suddetta esercitazione del 27 giugno 1980. Per quelli che sono i miei ricordi a questa esercitazione partecipava solo la Francia, eravamo solo noi e i francesi. Sono sicuro della circostanza perché quella era la mia prima esercitazione con i francesi e poi me la ricordo, perché fu annullata dai francesi, la stessa mattina del 27 giugno, prima di iniziare perché era tempo brutto.

Noi invece volavamo anche con tempo brutto tant'è che nonostante fosse cattivo tempo io e Cavicchi abbiamo comunque fatto un volo di esercitazione inter radar”.

L'esercitazione è sempre programmata e a noi piloti lo dicevano qualche giorno prima. Non so se ancora, ci sono i documenti a Grazzanise e non so se l'esercitazione avesse un nome in codice.

Non ricordo il nome dell'ufficiale con i quali ho parlato a bordo della Foch sulla quale mi sembra di essere andato di mattina. I francesi dissero che con i loro velivoli avrebbero attaccato alla base di Grazzanise senza fornire gli orari, altrimenti non ci sarebbe stata la sorpresa. Io ho visto solo la Foch e non altre navi francesi a suo supporto. Non ricordo dove ho visto scritto Foch ma l'ho letto su qualche parte della nave che io ho visitato tutta, anche l'hangar, dove c'erano gli aerei. Le portaerei sono tutte uguali, io sono salito di lato perché era in porto e poi l'ho visitata. Io sono sicuro di avere letto il nome della portaerei, e cioè Foch. I francesi giustificarono il rinvio dell'esercitazione per le avverse condizioni meteorologiche. Io parlavo francese. La notizia dell'annullamento dell'esercitazione del 27 giugno è arrivato al comandante di gruppo che ha parlato con tutti i piloti verso le 07:00 del 27 giugno 1980 e ci ha comunicato che l'esercitazione era stata annullata e ci ha detto di fare noi una esercitazione inter radar. Prendo visione del registro dei voli e verifico che il 26 giugno ho volato di pomeriggio dalle 17:00 e quindi sicuramente sono andato la mattina del 26 a Napoli sulla Foch. Ricordo che Nobili si è sposato il 28 giugno e quindi potrebbe essere venuto lui a Napoli con me.



Ho visto che lui non aveva volato né il 26 né il 27, come risulta dal registro. Della Foch non ho avuto una visione di insieme, ma l'ho visitata tutta e il nome l'ho letto, probabilmente, nel riquadro ufficiali.

Non ha ricordato se al porto di Napoli ci fosse la Saratoga.

Ha visto la foto di un aereo mostratogli dal P.M. e ha detto che era americano, ma in dotazione anche ai francesi e che lui lo aveva visto all'interno dell'hangar della Foch. Non sa se c'erano navi italiane il 26/6 nel Tirreno e ha ricordato che a Grazzanise sono atterrati degli F104 tedeschi.

Ha riferito che non c'è stata alcuna esercitazione programmata per il 18 luglio 1980 alla quale dovevano partecipare aerei di Grazzanise, lui comunque non ha partecipato ad alcuna operazione quel giorno. Non ha saputo se un collega aveva iniziato un'esercitazione il 18 luglio e se poi sia stato fatto rientrare per maltempo.

Si deve evidenziare che la foto dell'aereo è uguale a quello disegnato da Masciari Antenore.

Le dichiarazioni rese al P.M. da Sergio CASTALDI il 16/10/18.

Il Castaldi è stato comandante del 9 stormo di Grazzanise dal 12/6/80 al 12/6/81, quindi proprio nell'arco temporale in cui si è consumata la strage di Ustica.

Ha dichiarato che l'aeroporto di Grazzanise non fu interessato per la vicenda del DC9 e che i velivoli F104 di Grazzanise non sono intervenuti quella sera.

Non ha ricordato la circostanza che Ferrigno o altri dissero che era arrivata la comunicazione che i resti del DC9 li avrebbero portati a Grazzanise e che tale evenienza era poi venuta meno in quanto annullata. Anche se sollecitato con la lettura delle dichiarazioni rese da alcuni piloti in servizio a Grazzanise (del cui contenuto ha preso atto) il Castaldi ha riferito di non ricordare se fosse stata programmata una esercitazione per il giorno 27/6/80 con la portaerei francese Foch, poi annullata. Tuttavia non ha potuto fare a meno, visionando i documenti, che il 26 e il 27 giugno 80 risultano dei voli di F104, ma ciò non gli ha sollecitato alcun ricordo specifico.



Analoga è stata la risposta alla domanda se fosse stata programmata un'esercitazione a Grazzanise per il 18/80 con l'impiego di F104. Nessun ricordo è sopravvenuto neanche dopo la lettura delle dichiarazioni di Ferrigno che l'aveva confermata. Al riguardo si riporta quanto dichiarato: *Mi si da lettura delle dichiarazioni rese dal Ferrigno. Al riguardo riferisco di non ricordare nulla, anche perché l'esercitazione è un'attività normale e quindi non c'è un particolare ricordo delle stesse, a meno che non accada qualche evento particolare per ricordarla"*

Ha saputo della caduta del MIG il giorno dopo dai giornali e hanno fatto commenti personali per quanto aveva riguardato la caduta del DC9.

Le dichiarazioni di Castaldi appaiono alquanto reticenti atteso che, è oltremodo strano che il comandante dello Stormo non sia stato a conoscenza dei voli e dell'esercitazioni programmate che, viceversa, sono state ricordate, anche con dovizia di particolari, da alcuni dei piloti.

Così come appare poco credibile che egli abbia avuto notizia della caduta del Mig dai giornali e che non ricordi dell'esercitazione programmata per il 18 luglio atteso che quel giorno si era verificata la predetta circostanza sicuramente non usuale per l'aeronautica del ritrovamento di un aereo Mig caduto, questa, per usare le sue parole, sarebbe stata una circostanza importantissima per serbare il ricordo della programmata esercitazione poi non effettuata a causa del brutto tempo.

Le dichiarazioni rese al P.M. da Tiziano TOSI il 19/10/80.

Tosi è stato sentito dal G.I. dott. Priore il 19/2/1992 e ha confermato a questo ufficio le dichiarazioni rese nella ricordata occasione.

Era al tempo il comandante della squadriglia 10° Gruppo a Grazzanise e capo ufficio operazioni.

Ha partecipato a un corso di guerra elettronica ed è rientrato a Grazzanise il 30/6/80.

La sera della caduta del DC9 era a casa e non era ancora rientrato al lavoro. Fece dei commenti con i familiari. Nei giorni successivi a Grazzanise furono fatti solo commenti e non ha ricordato circostanze particolari.



Ha ricordato di aver saputo della caduta del Mig sulla Sila dai giornali e ha specificato che nel suo ruolo avrebbe dovuto sapere di eventuali operazioni riguardanti la vicenda del Mig e gli aerei di Grazzanise.

Ha riferito essergli del tutto nuova la circostanza che fosse stata programmata una esercitazione la mattina del 18/7/80 che coinvolgeva velivoli e piloti di Grazzanise e nulla ha saputo aggiungere dopo la lettura delle dichiarazioni di Ferrigno (che pure ha ammesso di conoscere) relative all'esercitazione del 18 luglio.

Ha specificato che la Francia pur non facendo parte della NATO partecipava alle esercitazioni e a volte "*veniva a vedere cosa facevamo*". La NATO organizzava di massima due grosse esercitazioni all'anno, in primavera e autunno, poi c'erano altre esercitazioni NATO minori.

In queste esercitazioni l'ordine a Grazzanise veniva da Bagnoli (Comairsouth) o da Vicenza. L'ordine arrivava al R.O.C. di Martinafranca, poi al S.O.C di Martinafranca che inviava l'ordine a Grazzanise per approntare una coppia di aerei per l'operazione. La documentazione si conserva a Grazzanise ma dato il tempo trascorso crede sia stata distrutta.

Non ha ricordato della presenza di portaerei francesi nel Tirreno nel 1980, né ha saputo aggiungere nulla dopo la lettura delle dichiarazioni di Ferrigno.

Gli americani di Airsouth erano autorizzati ad andare a Grazzanise a controllare con i loro aerei le esercitazioni e valutare le tattiche.

Lo scramble - cioè l'allarme - arrivava alla palazzina direttamente dalla NATO.

Nel caso di atterraggio di emergenza l'operazione veniva registrata, indicandone le ragioni, in apposito registro della Sala operativa del B.O.C. Analogamente si registrava la partenza.

Con riferimento alle due tracce radar che gli è stato detto essere scomparse ha risposto che esse sono plausibili con un atterraggio di aerei su una portaerei o all'aeroporto di Grazzanise ma, in quest'ultima ipotesi, l'operazione deve risultare dai documenti.

Altra ipotesi è quella che l'aereo abbia volato a bassa quota non essendo rilevato dal radar e si sia diretto a una base più vicina che è quella di Solenzara.

Le dichiarazioni rese al P.M. da Pasquale PASQUARIELLO il 19/10/18.

Pasquale Pasquariello, all'epoca del fatto, era assistente al traffico aereo e alla sala operativa (B.O.C.) a Grazzanise anche se non era in servizio il giorno 27/6/80 e ha appreso la notizia della caduta del DC9 dalla televisione.

Egli non è venuto a conoscenza della telefonata pervenuta a Grazzanise con la quale si diceva che avrebbero portato in aeroporto i resti del DC9.

Nell'aeroporto di Grazzanise c'erano gli F104 e gli MB 326 ma non ha saputo se c'era stata attività di volo quella sera, né se c'era stato il rifornimento degli aerei.

Non ha ricordato se sono state fatte esercitazioni con altri Paesi che abbiamo coinvolto anche navi e non era a conoscenza se il 27/6/80 era stata programmata una esercitazione che interessava anche la portaerei francese Foch.

Il suo lavoro era limitato alla verifica degli atterraggi e delle partenze che segnava su un piccolo foglio. Ha preso visione dei fogli relativi ai voli degli F104 e ha riferito di non averli scritti lui.

Sa cos'è la procedura "pronti in 5" cioè l'ordine di scramble che Licola (nome in codice Barca) dava agli aerei di partire in caso di emergenza.

Ha ricordato l'arrivo degli ordini di scramble da Licola e che gli F104 sono partiti ma non sa quale fosse il motivo, perché lui si limitava al momento dell'arrivo dell'ordine di chiamare la torre di controllo.

Le dichiarazioni rese al P.M. da Fabio NOBILI il 6/11/2018

Fabio Nobili è stato pilota dell'aeronautica.

Le dichiarazioni rese sono costellate da una serie di "non ricordo" in ordine a diversi argomenti: sulla visita con il collega Caucci alla portaerei Foch, se era stata programmata un'esercitazione per il 27/6/80, se aveva volato il 18/7/80.

Ha ricordato che facevano le esercitazioni con americani (partecipavano con aerei e portaerei ma non ricorda i nomi) e forse inglesi, ma non ha ricordato la presenza delle Forze francesi.



Le dichiarazioni rese al P.M. da Paola GAMBARDELLA il 19/1/2021.

La signora Gambardella è l'ex moglie di Sebastiano Ferrigno e la necessità di sentirla è scaturita dal contenuto dei commenti intercorsi con l'ex consorte su alcune circostanze importanti in ordine alla ricostruzione di quello che era avvenuto fra il 27 giugno e il 18 luglio 1980.

La predetta ha riferito di non ricordare se il marito le abbia parlato sia della caduta del DC9 sia di quella del Mig e, altresì, non ha ricordato di avere parlato di recente (cioè in epoca prossima alla sua convocazione) di tali vicende, né tantomeno del collega Orazio Rizzi che ha ammesso di conoscere e con la cui famiglia c'erano stati buoni rapporti prima che Rizzi si trasferisse in Canada.

Solo dopo che le è stata letta la trascrizione della conversazione intercorsa il 9/10/2018 fra lei e l'ex coniuge ha ricordato di aver affrontato l'argomento riferendo che quanto captato erano notizie che aveva acquisito dalla moglie di Rizzi (signora Franca) nel corso di conversazioni confidenziali.

Relativamente, invece, alla vicenda di un volo dell'ex coniuge la Gambardella ha dichiarato che quanto da lei supposto lo associava alla caduta del DC9 mentre il Ferrigno l'ha associata alla giornata in cui c'era stato il ritrovamento del Mig.

Le dichiarazioni rese al P.M. da Sebastiano FERRIGNO il 19/1/2021.

Nuovamente sentito da questo Ufficio, Ferrigno ha riferito le seguenti circostanze:
Ho parlato della vicenda di Ustica con Paola Gambardella quando è successo il fatto anche perché la sera stessa, mentre ero arrivato a casa, arrivò quella richiesta del possibile intervento anche per ricevere i resti dell'aereo di cui ho già detto. Non ricordo di aver parlato con Gambardella della vicenda del ritrovamento del MIG. Non ricordo di aver parlato con Rizzi della vicenda di Ustica. Il 18 luglio 1980 io ero in volo con un F 104 come partecipante a una esercitazione che poi non ha avuto più seguito per le avverse condizioni meteorologiche nella zona delle operazioni che era appunto la Sila. Io ero in coppia con un collega del quale non ricordo il nome.



Era un'esercitazione nella quale dovevano partecipare anche aerei francesi. Presumo che gli aerei francesi decollavano dalla portaerei che poteva essere, o la Foch o la Clemenceau. La prima, quando io sono andato a bordo in visita, era attraccata al porto di Napoli, sono salito a bordo in rappresentanza del comandante del 9° Stormo. Non ricordo chi fosse presente insieme a me, eravamo in tutto cinque o sei tra ufficiali e sottoufficiali. Questa visita alla Foch è stata fatta prima dell'esercitazione programmata per il 18 luglio 1980, ma non so dire quanti giorni prima.

Non ha saputo nulla dell'esercitazione del 27 giugno

È probabile che sulla portaerei Foch io sia andato con Caucci. Sicuramente ho visitato l'hangar della Foch dove erano gli aerei, ma non ricordo che tipo di velivoli ci fossero. Sono sicuro che fosse la Foch perché a casa ho un portacenere in peltro con la scritta Foch che mi fu dato in omaggio in occasione della visita. Quella di cui ho parlato è stata l'unica occasione in cui sono andato sulla Foch.

Io e i miei colleghi siamo andati da Grazzanise al porto di Napoli con un pulmino. La Foch si trovava nella banchina del porto di Napoli.

Richiesto di riferire con più certezza il periodo esatto della visita sulla portaerei Foch e lette le dichiarazioni del collega Caucci che ha indicato come data quella del 26 giugno 1980, che egli nelle precedenti dichiarazioni rese a questo ufficio in data 16/10/2018, circa il giorno in cui si era recato sulla Foch, aveva dichiarato che non ricordo l'esatto periodo che in ogni caso era nel mese di giugno 1980" il Ferrigno ha precisato: Ritengo che la visita alla portaerei Foch possa essere stata fatta il 26 giugno 1980, come apprendo aver dichiarato Caucci. In effetti, quando prima ho parlato dell'esercitazione del 18 luglio 1980 dicendo che mi ero recato a fare visita sulla portaerei, non ho detto quanti giorni prima ciò era avvenuto, e siccome ci sono stato una sola volta è molto probabile che sia stata quella del 26 giugno 1980, come ha detto Caucci, anche perché le visite sulle portaerei non avvenivano di frequente. Prendo atto che mi si dice che Caucci ha riferito che la visita era giustificata dalla circostanza che il giorno dopo, cioè il 27 giugno 1980, era programmata un'esercitazione congiunta con i francesi di attacco alla base di Grazzanise, ma ribadisco di non ricordare tale circostanza. Per me la visita alla portaerei era di mera cortesia.



Confermo (la circostanza è emersa nel corso della conversazione ambientale del 16/10/2018 con il Castaldi che gli è stata letta a verbale n.d.r.) che fu il Colonnello Castaldi a mandarmi, in sua vece, a fare visita alla portaerei francese Foch”.

Chiestogli di riferire sul contenuto della conversazione intercettata con l'ex moglie Paola Gambardella ha dichiarato di non ricordare la telefonata.

Ha preso visione della foto di un aereo e ha detto che quella tipologia di aereo pensa che fosse imbarcato sulla portaerei Foch e che potrebbe essere un F8 di fabbricazione americana, *“E' quello che mi sembra di avere visto nell'hangar”.*

La circostanza è stata riscontrata dal collega Caucci che ha analogamente riferito di avere visto gli aerei nell'hangar della Foch quando lui ha avuto modo di visitarla il 26 giugno in occasione dell'incontro con gli ufficiali francesi per concordare le modalità dell'esercitazione che si doveva svolgere il successivo giorno 27 giugno.

L'importanza delle dichiarazioni rese dal personale in servizio all'aeroporto di Grazzanise

L'indagine che ha interessato l'aeroporto di Grazzanise e l'operato delle persone che vi operavano all'epoca del fatto delittuoso oggetto di questo procedimento si sono rivelate di notevole importanza nell'economia complessiva della ricostruzione di quanto accaduto.

Essa ha consentito di enucleare alcuni punti nuovi, importanti e forse decisivi circa quanto effettivamente verificatosi dal 26 al 27 giugno 1980.

I punti di cui si dirà non erano, in effetti, emersi nel corso della lunga indagine condotta dal G.I. il quale anche se aveva espletato degli accertamenti sull'operatività del sito non aveva acquisito quelle notizie che, invece, acquisite oggi possono consentire di affermare che sia stato fatto un passo avanti verso la ricerca della verità.

Due almeno sono stati gli elementi nuovi che sono emersi dal coacervo delle indagini:



- 1) La presenza della portaerei francese Foch in banchina al porto di Napoli il 26 e quanto meno la mattina del 27 giugno 1980
- 2) L'esistenza di una esercitazione aero navale programmata per il 27 giugno 1980 alla quale dovevano partecipare unità operative italiane e francesi.

Per quanto concerne il punto 1) le dichiarazioni concordi di Caucci e Ferrigno non lasciano spazi a dubbi interpretativi (il Ferrigno dopo un iniziale indicazione di data diversa da quella del 26 giugno ha confermato che è quest'ultima quella corretta) circa la presenza della portaerei francesi Foch nel porto di Napoli.

Entrambe le persone sentite hanno riferito in modo particolareggiato la loro visita sulla portaerei e il Ferrigno ha ricordato di avere avuto dagli ufficiali francesi in regalo un portacenere in peltro con la scritta Foch che gli fu consegnato in occasione della visita.

I dettagli riferiti da Caucci e Ferrigno mal si accordano con una condotta diretta a riferire cose false ovvero cose non realmente vissute, o vissute in modo e in luoghi diversi). Ad avvalorare le loro dichiarazioni hanno ricordato che visitare una portaerei non era cosa di tutti i giorni e che quella era stata la prima volta e di serbare un ricordo nitido che fosse la Foch in quanto avevano letto il nome in qualche parte della portaerei.

Non solo, la genuinità delle dichiarazioni si può cogliere anche dal contenuto dell'intercettazione ambientale che ha registrato la conversazione fra Ferrigno e Castaldi i quali, nell'attesa di essere sentiti dal P.M., hanno ricordato il fatto di quando il Castaldi inviò Ferrigno in rappresentanza, su invito dell'addetto militare francese, a visitare la Foch ancorata a Napoli, episodio questo, che il Castaldi non ricorda, ma non smentisce.

Analogamente la circostanza è emersa nel corso della conversazione ambientale registrata fra Deambrogio e Caucci in data 8/10/2018 nel corso della quale Caucci ha ricordato al suo interlocutore che era stato in volo (Caucci) con il collega Cavicchi la mattina del 27 giugno 1980 mentre il giorno prima (il 26) era stato forse con Franco Nobili a bordo della portaerei francese Foch per prendere accordi sull'esercitazione prevista per il giorno dopo.



Peraltro, non vi erano motivi che potevano indurre, e determinare, Caucci e Ferrigno a dichiarare il falso sulla circostanza, né si deve ritenere che in essi possa essere albergato un cattivo ricordo della data avendola collocata temporalmente facendo riferimento a particolari della loro vita privata e professionale.

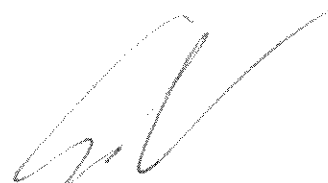
Relativamente al punto 2) sia Ferrigno sia Caucci hanno riferito dell'esercitazione che si doveva effettuare la mattina del 27 giugno 1980 con i francesi, esercitazione poi annullata la mattina stessa considerate le avverse condizioni atmosferiche. Nessun documento circa la programmazione dell'esercitazione è stato rinvenuto, dunque si trattava di una esercitazione non notificata, come tante volte era stato fatto; circostanza questa alla quale hanno fatto riferimento altri soggetti, a esempio il generale Enrico Milani (*"Quel giorno c'era una esercitazione internazionale che però non si sapeva perché era tenuta all'oscuro"*).

Viceversa, a conferma di quanto sostenuto dai due piloti, è stato ritrovato - e mostrato al Caucci l'estratto del registro di volo del giorno 27 giugno 1980 alle ore 07,45 - dal quale emerge il volo di un aereo F104 intercettore dall'aeroporto di Grazzanise il Caucci ha ammesso di averlo effettivamente fatto.

Infatti, egli ha riferito che quella mattina, unitamente al collega Cavicchi, nonostante fosse stata rinviata l'esercitazione programmata con i francesi e malgrado le cattive condizioni del tempo decisero comunque di fare una esercitazione inter-radar e che l'indicazione sul foglio IMC significa che *"erano in mezzo alle nuvole"*, con ciò dandosi atto delle condizioni meteo del momento.

Questo foglio il Caucci ha dichiarato di averlo visto la prima volta davanti al P.M. in quanto il G.I. gli aveva mostrato unicamente il libretto di volo personale, fornendo al riguardo la spiegazione che il primo foglio, a differenza del secondo, non lo compila il pilota.

Il contenuto delle dichiarazioni di Caucci e Ferrigno, in considerazione della loro, concordanza, genuinità e veridicità, generano dei dubbi sulla veridicità circa il posizionamento della portaerei Foch nel porto di Tolone il 27 giugno 1980, come comunicato dalle autorità francesi.



Al più può ritenersi che la portaerei Foch sia stata in navigazione nel mar Mediterraneo durante la giornata del 27 giugno 1980 dopo che nel corso della mattinata di detto giorno era stata annullata l'esercitazione e dopo che erano state completate le complesse manovre di uscita dal porto unitamente alle altre navi che, solitamente, accompagnano la portaerei.

Ciò confermerebbe la circostanza comunicata dalla NATO circa la presenza di una portaerei nel mar Mediterraneo centrale od occidentale.

Dunque difficilmente la Foch potrebbe essere stata ormeggiata al porto di Tolone il 27 giugno 1980 considerato il tempo di percorrenza necessario per raggiungere il porto francese da quello di Napoli.

In ogni caso anche durante la navigazione dalla portaerei potevano decollare gli aerei prima delle ore 21,00, quando cioè è caduto il DC9 Itavia.



L'audizione dell'ammiraglio Martini alla Commissione Stragi.

Per la refluenza che possono avere in relazione alle dichiarazioni rese dal Presidente Emerito della Repubblica on.le Cossiga e dell'ex Presidente del Consiglio on.le Amato, si riportano, in sintesi, le dichiarazioni rese dall'ammiraglio Fulvio Martini presso la Commissione Stragi, nel corso del dibattimento davanti la Corte di Assise di Roma nel processo di primo grado e, tra il 1995 e il 1997, al Giudice istruttore dott. Priore, in tre distinte occasioni.

Nel 1980 l'ammiraglio Martini prestava servizio in Marina con incarichi ispettivi e dal 1984 è stato nominato a dirigere il Sismi, cessando dalla carica nell'anno 1991. Egli è stato audito dalla Commissione Stragi nelle sedute del 20 e 27 giugno 1990. In sintesi, l'ammiraglio Martini ha dichiarato che in data 11 luglio 1980 il Sismi ha notiziato il ministero della Difesa e il Cesis sulle prime risultanze della vicenda Ustica e che poi sarebbe iniziato un periodo di silenzio durato fino al 1986 quando lui fu contattato dall'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio on.le Giuliano Amato che gli chiese di fargli il punto della situazione e lui gli suggerì di procedere al recupero del relitto perchè sperava di ottenere risultati consistenti. Ha poi riferito che la Libia nel 1980 non aveva la possibilità di inviare aerei caccia nella zona di Ustica che fossero in grado di tornare indietro e che, per tale ragione, l'ipotesi di una battaglia aerea in cui fossero presenti aerei di nazionalità libica non fu presa in considerazione.

Ha evidenziato che le richieste formulate ufficialmente, ai 5 Paesi contattati (Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia, Israele e Grecia) e ufficiosamente a 3 Paesi (Libia, Jugoslavia, e Malta) tendenti a sapere se avessero aerei in volo o se avessero elementi in qualche modo collegabili alla vicenda di Ustica, ebbero risposte negative nel senso che tutti i Paesi interpellati risposero di non avere elementi utili e la sola Libia aggiunse che avrebbe costituito una Commissione a hoc.

Alle domande in tal senso poste dai commissari l'ammiraglio Martini ha risposto che *"quando ho cominciato a occuparmi di Ustica non ho escluso l'ipotesi missile"* (cartella n. 81 stenografico).



L'auditore ha poi inquadrato il rapporto economico amministrativo esistente in quel periodo fra Jugoslavia – Libia che prevedeva l'addestramento dei piloti che ciò comportava una certa attività volativa nell'area contigua sulla rotta della Jugoslavia che riguardava la Sicilia, la zona a Est della Sicilia.

Quindi un'attività fra questi due Paesi c'era stata, però non entravano nel Tirreno, era tutta un'attività che si svolgeva al di fuori.

Quanto alla vicenda del Mig libico ritrovato sui Monti della Sila l'ammiraglio Martini ha riferito che se si accettasse la tesi libica che il pilota era stato colto da malore mentre era in un volo addestrativo, la cosa sarebbe assolutamente normale perché se è stato colto da malore dopo essere partito da Bengasi, può essere che a un certo punto si sia schiantato al limite dell'autonomia di carburante e ciò era la ragione per la quale volava basso. Questa è una tesi. Sulla vicenda comunque aveva compiuto accertamenti il Sios dell'Aeronautica, che era la struttura competente trattandosi di aereo militare, e il Sismi si era limitato, e accontentato, delle informazioni che gli erano state trasmesse.

Ha riferito in generale che il carteggio del Sismi del 1980 relativo alla vicenda di Ustica in suo possesso era *“molto scarso e non escludo completamente che ci sia stato un tentativo di depistaggio”* (cartella 131 stenografico).

Quanto alla portaerei americana Saratoga richiestogli spiegazioni sull'utilizzo del radar ha riferito che *“Non mi risulta che un grosso concentramento di navi della VI Flotta sia senza un minimo di copertura radar. Può darsi che non attivi i radar fisicamente nel bastimento ma certamente manda in volo un aereo con radar che assicuri una certa copertura. Comunque, se per caso fosse entrata in porto io comandante di una portaerei, evidentemente con tutto il gruppo navale di scorta, metterei una nave picchetto radar a una certa distanza dalla formazione. La stessa cosa sicuramente avviene per la flotta sovietica nel Mediterraneo”* (cartella 149 stenografico).

Proseguendo nelle dichiarazioni l'ammiraglio Martini, in ordine all'eventuale ipotesi del missile come causa della caduta del DC9, ha affermato: *“Se esiste il missile deve esistere anche l'aereo che lo lancia e l'aereo che lo lancia, evidentemente, può essere visto solo da un radar per cui la chiave di tutto è il radar.*



Se il radar ha degli echi vicino al bersaglio, vuol dire che c'è un aereo quindi il missile; se invece il cielo è pulito vuol dire che non c'è nessuno. Il radar ha giocato e gioca un certo ruolo. Per cui la situazione radar di tutta quanta la zona mi sembra che avesse una certa importanza” (pagine 176 – 177 stenografico).

Quanto al tipo di attività, ipoteticamente, svolta dagli aerei libici il 27 giugno 1980 ha precisato che: *“sugli obiettivi di questa eventuale e ipotetica operazione non ho francamente le idee chiare. Può essersi trattato di una esercitazione o di una missione speciale, non riesco a vedere altre ipotesi. Ci possono essere esercitazioni che non vengono notificate ai Paesi alleati. A un certo momento un Paese può svolgere un'attività nazionale e non è detto che debba comunicarla agli altri”.* (pagina 178 stenografico).

Successivamente, l'alto ufficiale, in data 28 febbraio 2002 ha reso testimonianza davanti alla Corte di Assise di Roma.

Al collegio giudicante egli ha dichiarato di aver iniziato a occuparsi della vicenda Ustica nel 1986 quando, a seguito della richiesta dell'associazione familiari delle vittime, il Presidente della Repubblica Cossiga chiamò il Presidente del Consiglio Craxi e questi il Sottosegretario alla Presidenza Amato e fu incaricato di *“raccolgere le poche carte che avevamo”.*

In quell'occasione si parlò di un eventuale recupero dell'aereo dal fondo del mare. Ha ricordato che le tre ipotesi che si sostenevano erano quelle del cedimento strutturale, dell'esplosione a bordo o dell'eventuale missile. Ha precisato che per quanto concerne la vicenda del Mig lui non se n'era occupato perché il problema era già passato; secondo lui il Mig libico non c'entrava niente con la storia di Ustica, perché si trattava di un caso di diserzione essendo il pilota un transfuga che cercava con l'aereo di raggiungere l'Italia.

Preso atto della contestazione che il 19/1/1996, rispondendo a una constatazione del P.M. che, *“fin dal 1980 uomini dei Servizi parlavano espressamente della possibilità che il figlio fosse caduto in giugno, anzi lo davano per certo, mentre il Sismi ancora sospetta per anni l'ipotesi del 18 luglio”*, aveva riferito al G.I. Priore che *“c'erano dei documenti che portavano a questa ambiguità. Se lei mi chiede se io penso personalmente che sia caduto durante l'affare di Ustica o in epoca successiva, le dirò che per le carte che io ho visto a suo tempo non saprei prendere*



una decisione”, egli ha risposto che la documentazione che aveva ingenerato l’ambiguità era costituita dai documenti dei medici legali (quelli che avevano fatto la ricognizione del cadavere n.d.r.) che avevano detto “prima una cosa e in un secondo tempo, avevano detto un’altra.

Questa era la base della mia perplessità di allora, però che io fossi convinto che l’aereo potesse essere coinvolto in una battaglia aerea nei riguardi di Ustica no.

Io ho sempre sostenuto fin dal momento che l’aereo è venuto giù per una esplosione interna del settore poppiero.

Ci sono tre motivi per dire che la battaglia aerea è una invenzione di una certa parte politica: il primo era che il Mig23 non era in condizione di partire dalla Libia e ritornare, il secondo che non aveva la possibilità di essere rifornito in volo, il terzo che la Libia non era in condizione di assicurare il controllo operativo dell’aereo.

Poi dopo che è stato ricostruito l’aereo evidentemente la battaglia aerea non c’era stata perché il buco del missile non c’è e loro si sono inventati la cosiddetta near collision, che è una bufala.

Il Servizio ha sempre caldeggiato l’esplosione interna perché non esistevano i presupposti della battaglia aerea. La certezza dell’esplosione interna l’abbiamo dovuto quando l’ultimo pezzo del velivolo è stato recuperato e il velivolo ha “parlato” perché non c’era traccia del missile. Noi come Servizio non potevamo avere certezza fintanto che non era stata recuperata l’ultima parte dell’aereo”.

Al che è stato fatto osservare all’ammiraglio Martini che egli aveva cessato l’incarico al Servizio nel 1991 ed essendosi completato il recupero del relitto nel 1992 (quindi quasi un anno dopo) il Servizio non poteva, temporalmente, avere acquisito la certezza di cui, invece, aveva parlato.

L’ammiraglio Martini preso atto ha rettificato dicendo che si trattava solo di una “certezza personale” che però non esternò mai al G.I. dott. Priore in considerazione dei rapporti di amicizia con lo stesso esistente e sapendo che il giudice sul punto la pensava diversamente da lui.

Quanto alla presenza di portaerei ha riferito:



Sapevamo perfettamente dove si trovavano posizionate le portaerei, la Foch era davanti a Tolone e la Saratoga a Napoli.

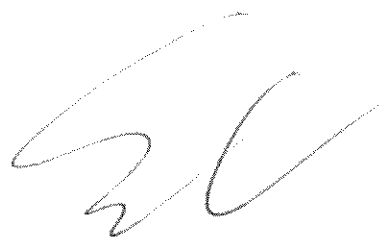
L'analisi delle complessive dichiarazioni dell'ammiraglio Martini induce ad alcune riflessioni l'esito delle quali non consente di esprimere un giudizio positivo sull'apporto fornito dal medesimo agli inquirenti e all'indagine nel suo complesso.

Invero, davanti ai giudici della Corte di Assise egli ha fornito dichiarazioni in parte diverse da quelle rese in Commissione stragi circa le ipotesi che erano "sul tavolo" come causa ipotetica della caduta del DC9; davanti alla Corte ha sostenuto che quando egli prese il comando del Sismi una delle ipotesi esistenti era quella del "cedimento strutturale" che, invece, era stata abbandonata subito dopo i primi accertamenti eseguiti dalla Commissione Luzzatti; ha riferito che il Sismi era convinto dell'ipotesi bomba a seguito del recupero, quasi integrale del relitto, e gli è stato dimostrato che temporalmente questa affermazione non poteva assolutamente sostenerla al che egli ha ripiegato dicendo che era solo una "certezza personale".

Non solo, non appare condivisibile l'affermazione che egli non abbia esternato il proprio convincimento al G.I. dott. Priore per le ragioni che ha addotto.

Al riguardo si ritiene che proprio il particolare rapporto di amicizia, che ha detto sussistere con il G.I., avrebbe dovuto indurre l'ammiraglio Martini, quanto meno, a "fargli la confidenza" del suo pensiero e ciò indipendentemente dall'ipotesi che, secondo lui, il giudice riteneva essere quella più probabile.

Si sarebbe dovuto, in sostanza, esplicitare un dialogo franco, aperto e leale fra due persone che rappresentavano due Istituzioni che andavano nella stessa direzione della ricerca della verità.



La vicenda del Mig 23 di nazionalità libica caduto a Castelsilano.

Fra i tantissimi aspetti che sono stati valutati nella vicenda relativa alla strage del DC9 del 27 giugno 1980 uno di quelli particolarmente attenzionati è stato la caduta del Mig 23 libico sulle montagne della Sila, in Calabria.

L' "attenzione" al menzionato tragico evento è stata giustificata dalla particolarità della circostanza che la caduta del Mig essendosi, almeno formalmente, verificata a breve distanza di tempo da quella del DC9, poteva essere collegata o poteva avere avuto un diretto coinvolgimento con la caduta dell'aereo civile, considerata la ritenuta presenza, a seguito dei risultati emersi dalla perizia radaristica, di più aerei al momento e nel luogo dell'avvenuta strage.

In sostanza è stata adombrata l'ipotesi che il caccia libico Mig 23 potesse essere stato coinvolto, direttamente o indirettamente, nella caduta del DC9 Itavia.

La vicenda relativa alla caduta del Mig 23 libico è stata, quindi, quella che ha, forse, suscitato nell'ambito delle indagini effettuate l'affermazione di opinioni e tesi contrastanti soprattutto in relazione a due circostanze, vale a dire quella dell'individuazione esatta del giorno in cui si era verificata la caduta del caccia e quella della descrizione delle condizioni in cui versava il pilota all'atto del rinvenimento.

Le due circostanze, ovviamente, non erano scollegate fra loro, ma si presentavano interconnesse perché dall'accertamento di una poteva dipendere quella dell'altra, nel senso che, a esempio, accertate condizioni della salma del pilota inevitabilmente esse potevano portare a individuare, con un grado di approssimazione vicina alla certezza, una data piuttosto che un'altra per stabilire se il velivolo fosse caduto il 27 giugno 1980 ovvero il 18 luglio 1980.

La riconducibilità a una piuttosto che a un'altra delle due date era di assoluto rilievo atteso che se dagli accertamenti fosse stato possibile indicare la caduta del Mig 23 il 27 giugno 1980 inevitabilmente la sua presenza era da collegare, con certezza, alla caduta del DC9 Itavia, viceversa se effettivamente la caduta fosse avvenuta il 18 luglio 1980 l'accostamento fra i due velivoli e sul ruolo del pilota non sarebbe stato escluso definitivamente dall'essere stato in precedenza coinvolto



nel volo del DC9, ma avrebbe portato ad altre analisi del perché fra i due eventi – entrambi tragici - si era creato lo spazio temporale di circa 20 giorni uno dall'altro. In definitiva ritiene questo ufficio che con riguardo a quanto accaduto ai due velivoli si possano prospettare due situazioni:

- 1) se fosse dimostrabile che la caduta del Mig 23 sia avvenuta il 27 giugno, essa è sicuramente collegabile con quella che ha avuto a oggetto il DC9 Itavia;
- 2) Se, invece, la caduta fosse da ritenersi avvenuta il 18 luglio ciò non esclude che i due velivoli non abbiano potuto interagire il giorno 27 giugno e che, solo a distanza di tempo, il pilota del Mig 23 sia ritornato nello spazio aereo italiano per *“espiare una colpa”* secondo quanto affermato dal gen. Enrico Milani che aveva letto il cd. *“documento/testamento”* che testualmente diceva *“io responsabile dell'abbattimento del velivolo italiano civile”*.

Ciò premesso, sul rinvenimento del velivolo si sono scontrate due tesi: quella ufficiale che sostiene essere avvenuta la caduta del velivolo il 18 luglio del 1980 e quella che, invece, ritiene che essa debba essere retrodatata di diversi giorni e, in particolare, in coincidenza con la caduta del DC9 il 27 giugno del 1980.

La prima tesi ha trovato fondamento soprattutto sulla base delle dichiarazioni rese da due persone del luogo, Addolorata Carchidi e Francesco Marano, che hanno riferito la prima di aver visto un aereo a bassa quota e di averlo perso di vista perché c'era un'altura e successivamente di aver sentito un boato e di aver visto svilupparsi un incendio, il secondo di aver visto svilupparsi un incendio in una località dove egli aveva un fondo presso il quale si è immediatamente recato per vedere cosa fosse successo e mentre percorreva la strada ha incontrato la signora Carchidi che gli ha raccontato quello che aveva visto circa il volo di un aereo.

La vicenda sarebbe avvenuta intorno alle 11:00 del 18 luglio 1980.

Oltre ai due testimoni l'aereo in questione sarebbe stato visto anche da un terzo soggetto Giuseppe Piccolo, un pastore che stava pascolando il proprio gregge nella zona, il quale però non aveva sentito alcun boato e aveva visto del fumo solo dopo qualche tempo.



Pur concordando negli aspetti principali, non poche sono le contraddizioni fra le dichiarazioni sopra dette che non convergono circa altri elementi, peraltro, non secondari come la direzione del volo (da sud per una, da nord per l'altro) la percezione di un boato (qualcuno lo sente e altri no), sul numero degli aerei presenti (la signora Carchidi aveva detto che subito dopo aveva visto un altro aereo) circa l'immediato o meno propagarsi del fumo, ecc.

Le contraddizioni assumono maggiore rilevanza e incidenza se si considerano anche le dichiarazioni rese a dibattimento dal colonnello Smacchia (ufficiale dell'Aeronautica) intervenuto sul luogo del fatto nell'immediatezza, dalle quali è emerso che un contadino aveva riferito di avere visto passare tre aerei, quasi uguali e poi di averne visti tornare solo due, dichiarazioni che però nessuno aveva mai verbalizzato. Dunque nessuna certezza e tanti dubbi.

Il luogo dove si trovava il velivolo caduto è stato raggiunto dal vice pretore onorario di Savelli avv. Ruggeri e dall'ufficiale sanitario di Castelsilano, dottor Francesco Scalise, accompagnati dai Carabinieri del luogo, successivamente raggiunti da altri colleghi della Stazione interessata e dal capitano Inzolia della Compagnia di Cirò Marina, non competente per territorio.

Riguardo al capitano Inzolia va detto che la notte del 27 giugno 1980 egli si era informato della caduta del DC9, senza che vi fossero plausibili ragioni che potessero giustificare l'immediato interessamento.

Il dottor Scalise ha descritto il cadavere come in incipiente stato di decomposizione e ha consigliato l'immediato seppellimento dello stesso. Il 22 luglio 1980 il Capo di Gabinetto del Ministero della Difesa, generale Mario De Paolis, ha chiesto ai Carabinieri del posto di contattare la Procura al fine di considerare la possibilità di disporre l'autopsia sul cadavere, richiesta che è stata subito trasmessa, analogamente ad altra di analogo tenore formulata dalla Procura di Roma, alla Procura di Crotone che, poi, ha disposto l'autopsia conferendo l'incarico al professor Erasmo Rondanelli e al professor Anselmo Zurlo che hanno proceduto con l'accertamento autoptico il 23 luglio.

I periti hanno scritto che il cadavere era in *“avanzato stato di decomposizione e presenta nidi di vermi”*, e che *“la morte risale a circa cinque giorni prima”*.



277

Sul predetto elaborato, verosimilmente in corso di rilettura, l'aggettivo "avanzato" è stato sostituito con quello di "avanzatissimo" e il termine "verme" è stato corretto in "larve".

Nel corso dell'autopsia è stato accertato che una persona aveva scattato circa 20 fotografie del cadavere ma nessuna foto è stata, però, mai depositata agli atti, né è stata altrimenti trovata, così come non è stato identificato il fotografo.

Subito dopo la consegna dell'elaborato peritale i periti Rondanelli e Zurlo redassero uno scritto, da loro definito Nota aggiuntiva depositata presso la segreteria della Procura della Repubblica, nella quale, melius re perpensa, avevano precisato che la morte del pilota, per lo stato in cui si trovava, doveva essere retrodatata ad almeno 15 giorni prima dell'autopsia. Dopo circa 24 ore dal deposito dell'integrazione i periti furono convocati presso la Compagnia dei Carabinieri di Crotone dal capitano Inzolia che giustificò la convocazione con la necessità che una persona che sarebbe venuta da Roma aveva urgenza di incontrarli. I successivi accertamenti hanno consentito di individuare tale soggetto nella persona del maggiore Simini (specialista in anatomia istologica e patologica), all'epoca dei fatti in servizio presso la scuola militare di sanità dell'Aeronautica Militare.

Il predetto ufficiale, che aveva avuto già, verosimilmente, durante un precedente colloquio telefonico, conoscenza del contenuto della perizia (sul punto a dibattimento ha ricordato che qualcuno gli disse essere stata prelevata dalla cassaforte del giudice), si è in effetti recato a Crotone dove ha incontrato solo il professor Zurlo al quale chiese chiarimenti sullo stato di conservazione della salma e ha avuto l'impressione che il medico "sembrava fortemente convinto che il cadavere era troppo malmesso, troppo in avanzato stato di decomposizione". Mentre l'episodio dell'incontro citato è stato confermato dal Simini, il capitano Inzolia ha riferito di non ricordare nulla della vicenda.

Sul luogo del ritrovamento del velivolo, in Castelsilano, timpa delle Magare, risulta dalla documentazione acquisita che si sia recato personale del Sios aeronautica fra i quali vi erano il capo del Sios, generale Zeno Tascio e il vicecapo, colonnello Bruno Bomprezzi. Gli ufficiali del Sios intervenuti hanno redatto delle conclusioni circa la presenza e la caduta del velivolo libico in Calabria avanzando al riguardo due



ipotesi: 1) il pilota durante una normale missione di addestramento o per errore di manovra o per avaria degli strumenti era sconfinato in Italia; 2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione e la superficialità della stesura di questo piano l'aveva fatto finire tragicamente.

Quest'ultima ipotesi era quella ritenuta più valida dagli estensori.

La seconda tesi (la caduta del Mig è avvenuta in epoca antecedente al 18 luglio 1980 sostenuta dal P.M. nel corso delle indagini e fatta propria dal G.I. nell'ordinanza/sentenza dell'agosto 1999 è stata fondata, da un lato, sulle conclusioni dei periti Casarosa, Held, Dalle Mese il cui contenuto aveva incrinato fortemente quella che era stata considerata la verità ufficiale della caduta avvenuta il 18/7/1980 e, da altro lato, da una serie di incongruenze fra i contenuti delle testimonianze e dall'esistenza di alcuni documenti che, a una analisi puntuale, potevano condurre a una diversa conclusione circa l'individuazione dell'esatta data da ritenersi non più il 18 luglio, bensì il 27 giugno 1980 o una data prossima a essa. In sintesi, il collegio peritale aveva concluso nel senso di una ricostruzione della rotta seguita dal Mig 23 non compatibile con la versione fornita dalle Autorità libiche. Diverse erano le ragioni critiche verso tale ricostruzione, esplicitate con le seguenti risposte ai quesiti del G.I.:

- Il velivolo tenendo conto del carburante imbarcato e delle caratteristiche della missione effettuata (quota, velocità, uso dell'A/B, manovre ecc.) non risulta avere avuto la sufficiente autonomia per coprire la tratta Benina-Castelsilano;
- la traiettoria seguita dal velivolo secondo le ipotesi formulate dalla commissione Italo libica (tracciato radar fornito dalle autorità libiche, comunicazione BTB, pilota in stato di incoscienza) si sarebbe trovata spostata a ovest della traccia LJ054 anche nelle ipotesi più favorevoli di maggiore velocità di volo e di condizioni meteorologiche che CEUFFICIOMT;
- la traccia radar LJ054 può risultare congruente come direzione, velocità di volo rilevata, quota, classificazione "friendly", con la traiettoria percorsa da un velivolo diverso dal Mig 23 osservato dal teste che si trovava in prossimità di Capo Rizzuto;



- Le caratteristiche della traiettoria di volo del Mig 23 poco prima dell'impatto ipotizzate dalla commissione Italo-libica (velivolo proveniente da sud, pilota in stato di incoscienza, motore spento) non corrispondono a quanto osservato dal teste signor Piccolo (velivolo proveniente da nord, manovra per evitare il costone, rumore del motore "normale").

Quanto alla perizia balistica effettuata, i periti si sono espressi nei seguenti termini: I soli reperti che hanno mostrato sicure perforazioni attribuibili ad azioni di proiettili sono quelli riportati nelle figure V3 e V8. Le perforazioni di cui alla figura V3 sono attribuibili a proiettili di piccolo calibro e a bassa velocità e presumibilmente sono determinati da colpi di pistola o arma di simile calibro verosimilmente sparati contro il reperto dopo la caduta del velivolo. Le perforazioni e i danneggiamenti riportati nella figura V8 possono ritenersi di tipo simile a quelli usualmente causati da azioni di teste di guerra, poiché sui predetti componenti sono state effettuate le prove balistiche presso la società "Snia" di Colleferro è ragionevole ipotizzare che le perforazioni e i danneggiamenti in esame siano stati prodotti in quella occasione. La perforazione visibile sul reperto della figura V6 potrebbe essere attribuita ad azione di testa di guerra, ma in assenza del reperto è solo sulla base delle fotografie il Collegio non può avere alcuna certezza su tale origine e, pertanto, non può escludere che la predetta perforazione possa derivare anche da cause diverse connesse con l'impatto al suolo del velivolo.

In conclusione i periti hanno affermato che il Mig 23 avrebbe potuto effettuare una missione di tipo diverso da quella ipotizzata dalla Commissione Italo-libica sulla base di diverse considerazioni: vi sono elementi che inducono a ritenere che il velivolo dovesse effettuare una missione a bassa quota e non ad alta quota come indicato dalla Commissione; alcuni testimoni hanno affermato che il venerdì giorno di caduta del Mig è considerato presso le comunità musulmane festivo e che non si effettuano attività di volo di routine, come sostenuto dalla commissione; la mancata rilevazione del velivolo da parte dei radar della difesa aerea si spiega con il fatto che l'aereo si è avvicinato alle coste volando a bassa quota, come ipotizzato dall'Aeronautica militare subito dopo il ritrovamento del velivolo; analogamente



sulla base dei documenti dell'Aeronautica militare si possono avanzare dubbi sulla tesi del malore del pilota.

Ciò evidenziato va affermato che non essendo stato formalizzato dal G.I. al Collegio alcun quesito concernente "l'accertamento della data della caduta del Mig 23" nessuna risposta i periti hanno fornito in proposito avendo riportato unicamente dati oggettivi derivanti da documentazione ufficiale.

Le diverse dichiarazioni del teste Duane Clarridge.

Duane Clarridge era all'epoca dei fatti capo della sezione della C.I.A. di Roma.

Egli nel corso delle indagini, sentito per due volte, ha ricostruito la vicenda riguardante la caduta del Mig 23 affermando di avere ricevuto una segnalazione dal generale Tascio in data antecedente al 18 luglio 1980 e di avere inviato dei suoi uomini in Calabria prima che la notizia della caduta del Mig 23 fosse pubblicata dalla stampa (la notizia fu pubblicata in data 20 luglio in quanto il giorno prima era in atto uno sciopero dei giornalisti n.d.r.).

Riscontro a tale versione è stato ritenuto un appunto scritto rinvenuto su una agenda del generale Tascio del 14 luglio 1980 nella quale risulta riportato "*Mister Clarridge accanto alla sigla Mig 21 e la scritta e ce lo ritornano con analisi F.D.T. costa 500 dollari*".

Il Clarridge ha riferito di avere parlato della vicenda con il generale Tascio e di avere avuto l'impressione che questi non voleva che della vicenda fosse informato il SISMI che, a dire del Clarridge, fino a quel momento non era a conoscenza dell'episodio.

Il generale Tascio nelle prime dichiarazioni rese ha sempre negato di conoscere Clarridge e di avere avuto rapporto sia con lui sia con la C.I.A. in relazione alla caduta del Mig libico.

Il Clarridge sentito, successivamente, nel corso del dibattimento ha totalmente cambiato versione affermando, innanzitutto, la circostanza fondamentale di essersi incontrato con il generale Tascio, non più prima del 14 luglio, ma nella tarda



mattinata del 21 luglio 1980, dopo avere ricevuto una telefonata dal predetto che gli aveva anticipato la notizia della caduta di un Mig libico, notizia che egli con un primo messaggio comunicò quanto appreso a Washington.

Dopo la telefonata Clarridge si era recato nell'ufficio di Tascio e nel corso della riunione ebbero a parlare della caduta del Mig 23 a Castelsilano, anche questa notizia Clarridge trasmise a Washington appena rientrato in ufficio. Ha precisato che i migliori ricordi rispetto a quanto dichiarato in precedenza erano fondati sulla circostanza di avere potuto vedere e leggere dei documenti presso gli uffici della C.I.A. sulla vicenda, mentre in precedenza le sue dichiarazioni si erano fondate, esclusivamente, sui ricordi che aveva serbato dell'accaduto.

Clarridge ha specificato, altresì, che la sua prima fonte dell'accaduto, sia pure del tutto informale, dell'accaduto era stato il SISMI, senza, però, specificare chi fosse stato il suo interlocutore.

L'autorità giudiziaria (gli uffici inquirenti prima e la Corte di Assise dopo), malgrado gli sforzi profusi, non è stata messa in grado di poter riscontrare la nuova versione fornita dal teste Clarridge in quanto gli Stati Uniti, benché richiesti, non hanno fornito al riguardo alcuna collaborazione. E ciò malgrado il Clarridge in aula abbia detto che quando era stato interrogato dal giudice Priore si era reso conto che questi non avesse a disposizione le informazioni perché il giudice sembrava ignorare certi fatti, e lui gli aveva detto, in entrambi i casi, di chiedere di poter vedere i documenti della C.I.A.

La richiesta inoltrata non ha avuto risposta da parte delle Autorità americane.

Infatti, mentre il teste Clarridge in udienza leggeva degli appunti che ha detto aver potuto scrivere analizzando i documenti esistenti presso gli uffici della C.I.A. questa aveva sempre negato al difensore del generale Tascio l'invio di documenti fornendo solo indicazioni sulla data della prima comunicazione di Clarridge agli uffici della C.I.A. mentre alle commissioni rogatorie formalizzate dalla Corte di Assise le risposte sono state sempre e costantemente evasive.

Da qui l'interrogativo: se il contenuto delle Note inviate da Clarridge era veramente solo quello da lui indicato in udienza, cioè le date dei messaggi, e quindi, reso pubblico perché negare, successivamente, alla Corte di Assise e alla giustizia

italiana tutto il contributo documentale (cui lo stesso Clarridge aveva indicato al giudice Priore di richiedere) in possesso degli uffici dell'Intelligence americana per l'accertamento della verità? Perché nessun atto è stato inviato da parte della C.I.A.? L'interrogativo, nonostante il lungo tempo trascorso, è rimasto senza risposta.

La ragione del diniego potrebbe essere che il contenuto dei documenti (quindi non solamente quello del riferimento alla data della comunicazione di una notizia) potrebbe configurare un altro e diverso, più grave e delicato, scenario inesplorato e purtroppo allo stato inesplorabile senza la fattiva collaborazione delle Autorità americane.

A seguito delle diverse dichiarazioni rese dal teste Clarridge, anche il generale Tascio ha fornito una nuova versione del rapporto con il predetto affermando – a suo dire dopo avere letto il contenuto un'agenda rimasta sempre nella sua disponibilità – di ricordare di conoscere il Clarridge il quale si sarebbe recato presso il suo ufficio il 22 luglio 1980 e che da un riscontro sulla citata agenda ha potuto verificare l'esistenza dell'appunto "*ore 10,30 mister Clarridge*", precisando che, tale appuntamento, ci sarebbe stato, unicamente, per parlare dell'esistenza di un manuale di volo di un Mig 21 e non per il Mig 23 caduto sui monti della Sila.

In sostanza il generale Tascio, con le nuove dichiarazioni, ha ammesso di avere in precedenza negato (come peraltro era suo diritto essendo indagato e imputato) di conoscere mister Clarridge per il timore che questo elemento temporale del 14 luglio potesse essere interpretato come un riscontro alla versione che il Mig 23 fosse caduto il 14 luglio o prima.

Indipendentemente dalle versioni fornite da Clarridge e Tascio, il G.I., dall'analisi complessiva della ponderosa istruttoria effettuata sull'argomento, ha ritenuto comunque che il primo contatto fra il generale Tascio e Clarridge fosse anteriore al 14 luglio 1980 e ha affermato che la caduta del Mig 23 a Castelsilano non avvenne il 18 luglio 1980, e nemmeno pochi giorni prima, bensì in un tempo precedente, e forse coincidente con la caduta del DC9 Itavia, cioè di uno spazio temporale tale da consentire il rinvenimento del relitto, il contatto Tascio/Clarridge e la preparazione della missione C.I.A. sul posto dove fu trovato il Mig 23.

La circostanza che, comunque, balza nella sua evidenza è che Clarridge e Tascio hanno fornito dichiarazioni contrastanti fin da subito, il cui contenuto si è cercato di far coincidere solo in epoca successiva, senza tuttavia riuscire a pervenire a un risultato di totale uniformità.

L'unico fine che entrambi potevano avere era quello di far sì che la vicenda del Mig non fosse immediatamente analizzata nella sua complessità di interessi, relegandola a un semplice accadimento da poter mettere nel dimenticato prima possibile e senza che si potessero effettuare accertamenti che potessero fare emergere le vere ragioni di quella caduta, i possibili collegamenti con altri eventi tragici di quel periodo e gli interessi che intorno a essa erano c'erano e si voleva non emergessero nella loro realtà.

La conferma delle dichiarazioni del generale Enrico Milani

Anche il generale Enrico Milani ha riferito a questo ufficio elementi utili per la ricostruzione della vicenda in esame specificando particolari interessanti circa la presenza di altri aerei intorno al volo del DC9 e ciò con specifico riguardo alla presenza di un Mig libico che si sarebbe trovato in volo vicino al DC9 e che, in qualche modo sarebbe stato coinvolto nel suo abbattimento.

Il teste ha, infatti, dichiarato che:

Quel giorno c'era una esercitazione internazionale che però non si sapeva perché era tenuta all'oscuro. E il pilota che poi è morto suicidandosi con il Mig caduto sulla Sila e di cui ho trovato il manoscritto con il quale spiava la pena e sul quale c'era scritto "io sottoscritto pilota del mig colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti civili", era uno di quelli che scortava il colonnello Gheddafi il giorno 27 giugno 1980.

Tali dichiarazioni vanno a completare il quadro più ampio riferito dall'ufficiale dell'Aeronautica nel corso di precedenti interrogatori resi al giudice istruttore Priore e a quanto confermato nel dibattimento davanti alla Corte di Assise circa l'analisi di un biglietto rinvenuto indosso al pilota del Mig ritrovato a Castelsilano, biglietto



scritto in arabo da lui tradotto e che conteneva la frase “io responsabile dell’abbattimento del velivolo italiano civile”.

Nel corso di una prima dichiarazione il Milani ha riferito di avere letto e tradotto il biglietto in questione direttamente al generale Tascio (che lo aveva appositamente convocato) che ha continuato a custodirlo; in una successiva dichiarazione egli ha riferito, invece, che dopo la lettura ha sottratto il documento dalla scrivania del generale Tascio (senza che lo stesso se ne avvedesse) e l’ha consegnato al generale Terzani (suo diretto superiore) come da espressa richiesta di quest’ultimo, tendente ad acquisire gli eventuali oggetti ritrovati nel, o vicino, al Mig o, comunque, interessanti il velivolo libico.

Il biglietto poi sarebbe stato consegnato da Terzani al suo superiore gen. Santovito (direttore del Sismi).

A parere di questo Ufficio la versione da ritenere più verosimile è senz’altro la prima apparendo impossibile che una persona esperta come il generale Tascio non si fosse avveduto della sottrazione dalla sua scrivania del documento (il cui contenuto gli era in precedenza già letto) essendo, fra l’altro, pochi quelli riferentesi al Mig 23 recuperati in sede di sopralluogo.

Le dichiarazioni del generale Milani seppur nella loro pacifica, e voluta, incompletezza nella ricostruzione dei fatti accaduti sotto la sua percezione, assumono, comunque, notevole importanza ai fini ricostruttivi della vicenda.

Esse, nel contenuto, sono state più volte ribadite nel corso dell’istruttoria del giudice Priore e poi a dibattimento con riferimento all’episodio del rinvenimento del biglietto riferibile al pilota del Mig libico caduto sui monti della Sila, verosimilmente il 18 luglio 1980.

La circostanza del biglietto, non smentita anche se non potuta provare con l’acquisizione del cd. “documento/testamento” del pilota che non si è mai potuto trovare, rileva perché, qualsiasi sia la data (27 giugno o 18 luglio) che si voglia attribuire alla caduta del Mig 23, essa ha come effetto dirompente quello di collegare, certamente, i due velivoli (DC9 e Mig23) come presenti e vicini nello spazio aereo sopra Ustica il 27 giugno 1980 nel medesimo momento.



Invero, altro significato non può attribuirsi al contenuto del documento “*io responsabile dell’abbattimento del velivolo italiano civile*” se non quello che la caduta del DC9 sia stata attribuita dal pilota del Mig23 per qualche motivo alla sua presenza la sera del 27 giugno 1980 e ciò indipendentemente, si ripete, se il Mig 23 sia caduto la stessa sera per mano di altri piloti a bordo di velivoli che gli davano la caccia o se il Mig23 sia caduto effettivamente il 18 luglio 1980 nell’ambito di una operazione di diserzione.

Così come non ha importanza se il Mig presente la sera del 27 giugno 1980 sia stato lo stesso di quello realmente caduto ovvero fosse un altro tipo, perché il vero punto di collegamento con la strage del DC9 non è la tipologia del Mig, ma il pilota che si è dichiarato “responsabile” dell’abbattimento, responsabilità *latu sensu* intesa, come possibile causa diretta (per la quasi collisione o per il lancio di un missile contro gli altri aerei che, avendolo scoperto, lo seguivano) o indiretta (per il passaggio degli altri aerei vicino al DC9 ovvero per il lancio di un missile contro il Mig23 che invece, in qualche modo, va a colpire per sbaglio il DC9).

Dunque quello che rileva non è la circostanza se in entrambi i giorni fosse in volo lo stesso Mig, ma la presenza dello stesso pilota.

Ma un ulteriore aspetto delle dichiarazioni in esame riveste analogo importante interesse per comprendere meglio la presenza di più velivoli nello spazio aereo tra Ponza e Ustica.

Il generale Milani ha, infatti, affermato che “*Quel giorno c’era una esercitazione internazionale che però non si sapeva perché era tenuta all’oscuro*”.

Ciò, se da un lato, riscontra, in maniera genuina quanto dichiarato da Sparla (essendo impensabile che i due si siano messi d’accordo) circa l’esistenza dell’esercitazione NATO il 27 giugno 1980, da altro lato conferma che dell’esercitazione a maggior ragione non si doveva parlare dopo che si era verificata la strage del DC9 e ciò per impedire che potessero essere accertate le responsabilità, singole o collettive, delle Nazioni partecipanti all’esercitazione.

Per il limitato perimetro che interessa, per la specificità della condotta e la genuinità del narrato, le circostanze riferite dal generale Milani, sono tali da attribuire a esse una patente di veridicità atteso che sarebbe stato veramente bizzarro, per non dire



altro, che l'alto ufficiale si fosse inventato la circostanza del rinvenimento del cd. "documento/testamento" del pilota fino quasi a confessare un reato, cioè di avere sottratto il documento dall'ufficio del generale Tascio per consegnarlo al generale Terzani (che poi l'avrebbe consegnato al suo superiore gen. Santovito, capo del SISMI) che lo aveva inviato appositamente presso il Sios (cioè il servizio segreto dell'aeronautica diretto dal generale Tascio) per verificare cosa fosse stato rinvenuto nel Mig23.

Una tale ricostruzione è illogica.

In definitiva, la circostanza del rinvenimento indosso al pilota del Mig di un cd. "documento/testamento" deve ritenersi veritiera attesa la genuinità e alla natura dettagliata del racconto proveniente da un soggetto privo di interesse particolare a fornire una tale notizia.

Il documento è esistito, ha assunto una notevole – se non fondamentale – importanza nella ricostruzione del rapporto fra la caduta del DC9 e del Mig e come tale, unitamente ad altre prove, è stato fatto sparire per evitare che esso fosse analizzato compiutamente e potessero derivarne scenari utili da esplorare efficacemente per la ricerca della verità.

Si deve dare atto al generale Milani che, del tutto disinteressatamente, e dando prova sul punto di estremo coraggio, ha fornito una notizia di primaria importanza che altri hanno, immediatamente, distrutto dopo averne capito la straordinaria rilevanza che esso poteva avere nell'economia delle indagini e nell'accertamento delle responsabilità di una gravissima strage di innocenti.

Il ruolo del SISMI nella vicenda del Mig 23.

Si è visto che secondo quanto riferito da Duane Clarridge la sua prima fonte sulla caduta del Mig libico era stata la notizia informale ricevuta da ambienti del SISMI.

Dunque, il nostro Servizio segreto militare venuto a conoscenza della vicenda si stava occupando dell'accaduto tanto da riferirne all'organo collegato americano.



L'Agenzia ha quindi prodotto degli atti sulla caduta del Mig 23 e parte della documentazione è stata acquisita nel corso dell'istruttoria formale del G.I., atti che sono stati utilizzati nel corso del processo dai quali, tuttavia, non è emerso alcunché di rilevante sulla dinamica dell'evento, sulla causa dello stesso e sulle eventuali responsabilità.

Fra i documenti Sismi utilizzati nel corso dell'indagine vi è stato quello del 31 luglio 1981. In esso è stato fatto riferimento al Mig libico specificando Mig 25 che è stato indicato essere caduto il 14 (quattordici) luglio 1980.

Il predetto documento si è accertato essere stato redatto dall'appartenente al Servizio colonnello Felice Genovese e inviato, attraverso il Gabinetto del ministro della Difesa, allo Stato Maggiore dell'Aeronautica dove, il sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Franco Ferri che lo ha inoltrato al 2° e al 3° Reparto per avere elementi di conoscenza più specifici.

Nella risposta predisposta dal 2° reparto il MIG è stato indicato correttamente come MIG 23 ed è rimasta invariata la data della caduta del 14 luglio.

Quanto alla risposta del 3° Reparto, si è trattato di una minuta redatta dal generale Mario Arpino con la quale è stato confermato che si trattava di un MIG 23 e non 21 restando, anche in tale documento, invariata l'indicazione della data della caduta.

Il Genovese sentito nel corso delle indagini dal giudice istruttore ha dichiarato che la data del 14 - 7 - 80 risultava riscritta e che lui non serbava alcun ricordo della circostanza precisando, però, di avere avuto conferma della data della caduta al 14 - 7 - 80 dal collega del Sismi capitano Claudio Masci, che aveva verificato gli atti.

A dibattimento il teste Genovese ha però dichiarato che in ordine alla indicazione della data contenuta nel documento da lui originato c'era stato un equivoco nel senso che la data 14 - 7 - 80 era stata riportata sull'appunto scritto a mani con la matita e poi il dattilografo aveva lasciato uno spazio libero e, successivamente, sarebbe stata riscritta la data sbagliata.



I nuovi documenti del SISMI acquisiti al Centro Sismi di Verona.

Analogamente a quanto accaduto nella precedente fase di indagine, nel corso dei nuovi accertamenti sono stati acquisiti alcuni documenti, fra quelli disponibili, presso il Centro Sismi di Verona alcuni dei quali contengono riferimenti interessanti per ricostruire più compiutamente la vicenda e consentono di individuare alcuni tasselli, non di secondaria importanza, soprattutto, se letti unitariamente con le altre emergenze investigative.

In particolare:

- Appunto del 26 ottobre 1980 dal quale risulta che:

1) *Da epoca imprecisata, comunque non recentissima e non posteriore al mese di aprile 1980, sarebbe operante tra la Libia e la Jugoslavia un accordo "segreto" in virtù del quale l'aeronautica militare libica utilizza, come scalo tecnico, aeroporti jugoslavi, sia per voli di addestramento, che di generica ricognizione. Le missioni prevederebbero:*

- come scalo di partenza all'aeroporto militare di El Labrar, ubicato fra Beida e Derna;

- una rotta che, attraverso il Mediterraneo centrale, lo Ionio e il basso Adriatico, giunge in Jugoslavia. Tale aerovia non sarebbe interamente coperta dal sistema radar italiano a motivo di alcune zone cieche dovute alla particolare orografia.

Non è dato sapere:

- la frequenza dei voli;

- se per il ritorno venga utilizzato lo stesso corridoio aereo o altro che attraversi il Tirreno;

- la natura delle missioni;

- Se come presumibile, l'accordo prevede contenuti di reciprocità.

2) *Nel giugno 1980 dal citato aeroporto di El Labrar era partito - per missione imprecisata - il MIG 23 libico pilotato dal capitano AZZEDIN NADAL KALIL, i cui rottami vennero rinvenuti sul costone roccioso di Castelsilano.*



• Appunto del 18 novembre 1980 dal quale risulta:

1) *Da qualche tempo aerei MIG 25 di versione e nazionalità non precisata con provenienza geografica la Cirenaica si portano in territorio jugoslavo seguendo la rotta del Mediterraneo centrale, mare Ionio, Santa Maria di Leuca, costa pugliese, mare Adriatico.*

Mantenendo la quota di 20/25000 piedi, (7000 metri circa).

Per il ritorno, detti velivoli utilizzano lo stesso "corridoio".

2) *Analogo fenomeno accade nella zona alpina italiana da parte di MIG 25, che volano a quota di 20.000 metri e provenienti dagli aeroporti delle zone meridionali della D.D.R. percorrono il crinale alpino sino alla prima parte del territorio francese, sorvolando l'Austria e la Svizzera.*

Subito dopo i velivoli rientrano agli aeroporti di partenza, percorrendo lo stesso itinerario.

• Appunto del 6 aprile 1981

1) *L'addestramento di piloti libici e siriani verrebbe diretto da un tenente colonnello dell'Aeronautica militare italiana, già in servizio a Villafranca. Il servizio prestato nell'A.M. dal citato ufficiale, specie avuto riguardo agli incarichi specifici ricoperti, gli consentirebbe:*

- di conoscere le maglie del sistema di difesa e di avvistamento radar nazionale e forse anche Nato;

- approntare i piani di volo per i piloti libici e siriani le cui azioni possono prevedere l'eventuale violazione dello spazio aereo italiano.

NOTA *In proposito, viene riferito che l'aereo Mig23 schiantatosi contro il costone roccioso della Sila nel giugno 1980 avrebbe avuto il compito di controllare il "corridoio aereo" del Tirreno, dove esisterebbe uno dei più grossi "buchi" di sorveglianza radar.*

2) *Sarebbe in corso da parte dei SS. II. (servizi di intelligence n.d.r.) libici, iniziativa diretta al reclutamento di ufficiali istruttori di volo dell'Aeronautica militare della R.F.G. (Repubblica Federale di Germania n.d.r.)*



Come si può rilevare in ben due “appunti” del Servizio di Intelligence militare, cioè quelli datati 26/10/1980 e 6/4/1981 è stata collocata la caduta del Mig 23 libico sui monti della Sila al mese di giugno 1980 (e non al 18 luglio 1980, come indicato negli atti ufficiali).

L’indicazione temporale induce a una profonda e attenta riflessione atteso che sarebbe stato improprio e grossolano da parte del Servizio di Intelligence collocare in tali atti la data della caduta del Mig23 libico nel giugno 1980 posto che già, fin da subito, era circolata la versione ufficiale della caduta indicata alla data del 18 luglio 1980.

Indicare, dunque, un periodo diverso in atti redatti il 26 ottobre 1980 e il 6 aprile 1981 non può essere ritenuto né un refuso, né un errore materiale considerata, da un lato, la delicatezza della vicenda e la gravità della circostanza e considerata, d’altro lato, la qualificata fonte di origine e provenienza degli “Appunti” che non consentono di attribuire agli stessi il portato di un errore così madornale, banale, e anche “rischioso” per il suo essere in contrasto con la versione ufficiale e per i risvolti, e le eventuali responsabilità, che ne sarebbero potuti derivare anche ai più alti livelli.

Ciò induce, quindi, a pensare che chi ha redatto quegli atti, nell’ambito dei Servizi, era consapevole che il periodo indicato in cui era caduto il Mig23 fosse quello esatto, quindi nel giugno 1980 e non, quello successivo, del 18 luglio dello stesso anno.

Al riguardo si deve rilevare come nel corso della precedente indagine era emerso che il capo Centro dell'epoca, dottor Vitaliano Di Carlo aveva dichiarato che il riferimento al velivolo MIG 23, partito dall'aeroporto di El Labrar nel giugno 1980, era stato inserito nell' “appunto”, sempre sulla base delle notizie acquisite dal Vito Di Donn, segretario operativo del Centro Sismi di Verona.

Le dichiarazioni del Di Carlo hanno trovato puntuale conferma in quelle rese dal nuovo segretario del Centro di Verona, Sergio Cinotti, (succeduto al Di Donna deceduto).



Il Cinotti ha, infatti, riferito che nel medesimo “appunto”, stilato dal Di Donna, veniva messo in connessione l'episodio del Mig libico con la vicenda del DC9.

Il Cinotti ha, altresì, ricordato di avere avuto un colloquio con il maresciallo Di Donna sui contenuti di quanto aveva appreso riferendo testualmente:

“Io ebbi a parlare direttamente con il maresciallo della valenza dell' “appunto” che aveva fatto ed egli confermò che si trattava di una notizia eclatante ricevuta dalla “fonte”. La notizia era eclatante in quanto metteva in relazione la caduta del Mig libico con quella del DC9 dell'Itavia. Il maresciallo Di donna mi rivelò in particolare che la “fonte” gli aveva detto che per violare lo spazio aereo italiano il Mig aveva sfruttato la copertura della rotta del 19 Italia collocandosi sotto la fusoliera di questo secondo velivolo”.

Le circostanze non sono di poca rilevanza nella valutazione e nell'analisi complessiva della vicenda perché portano a collocare verosimilmente (tenuto conto anche delle dichiarazioni rese sul punto dal generale Enrico Milani sul cd. “documento/testamento”) la presenza del Mig23 nel cielo sopra Ustica lo stesso giorno, il 27 giugno 1980, in cui è caduto il DC9 Itavia e quindi in ipotetica connessione con tale evento.

Ad avvalorare tale ricostruzione circa la data di caduta al giugno 1980 c'è il riferimento nell'”appunto” del 26 ottobre 1980 nel quale testualmente si riporta la seguente circostanza: *Nel giugno 1980 dal citato aeroporto di El Labrar era partito - per missione imprecisata - il MIG 23 libico pilotato dal capitano AZZEDIN NADAL KALIL, i cui rottami vennero rinvenuti sul costone roccioso di Castelsilano.*

Dunque nei sopra indicati Appunti del SISMI si fa riferimento al Mig 23 libico sia come “partito nel giugno 1980”, sia come schiantatosi sulla Sila, sempre nel giugno 1980.

I dati documentali riportati smentiscono anche la versione fornita dall'ammiraglio Martini circa l'assenza di collegamento fra la caduta del DC9 e quella del Mig23 libico essendo avvenute, secondo il teste, in epoche diverse fra loro.

Ulteriore documento acquisto è costituito da una Relazione allegata con l'appunto del 18 novembre 1980 sopra citato.



L'estensore del documento ha affrontato il tema degli "inconvenienti e lacune dei Siti radar della Difesa Aerea" dissertando sul quale, fra l'altro, ha individuato delle criticità su diversi temi:

- dell'avvistamento degli aerei evidenziando che "la soluzione ottimale sarebbe rappresentata dai velivoli A.W.A.C.S. (Airborne Warning and air control system) che permetterebbero un controllo di tutto il territorio nazionale da 0 a 120.000 piedi di quota";

- dell'identificazione degli aerei che risente maggiormente dell'inefficienza e della disorganizzazione della Difesa Aerea i cui sistemi determinano che spesso il velivolo in attesa di identificazione finisce con l'uscire dal territorio Nato o atterrare in qualche aeroporto prima che si conoscano i dati relativi al suo volo.

Con riferimento ai voli militari, dopo aver indicato la modalità di identificazione I.F.F. (Identification friend or foe) che l'aereo dà come risposta al radar secondario cioè Modo 1 e Modo 2, nel documento viene evidenziato che "molti voli militari vengono effettuati senza che detto apparato funzioni o sia efficiente.

Da ciò l'impossibilità di identificare diverse tracce con duplice danno: spreco di carburante per inutili decolli su allarmi degli intercettori; ...incomprensibile.. dello spazio aereo nazionale in caso di attacco improvviso".

Il redattore della Relazione conclude affermando che "come sopra illustrato i problemi sul tappeto che assillano la Difesa Aerea sono tanti e indubbiamente di non facile soluzione. Ma se per i mezzi di avvistamento, anche se con notevole lentezza, si sta provvedendo, è rimasto, e rimane, insoluto il problema dell'identificazione del traffico su tutto il territorio nazionale.

Il contenuto della Relazione, riportata per estratti, pone l'attenzione su almeno due fondamentali aspetti (avvistamento e identificazione degli aerei) per quanto concerne la vicenda del DC9 Itavia.

Innanzitutto, nel citato documento si parla di necessità di utilizzare un aereo tipo AWACS che consentirebbe una copertura assoluta dello spazio aereo e si ammette la difficoltà di identificazione dei velivoli, soprattutto militari, che vengono effettuati senza che l'apparato che li dovrebbe controllare funzioni perfettamente.



Orbene, entrambe le vicende sopra richiamate rilevano nel caso in esame, seppur per motivi diversi.

E' stata accertata la presenza di un aereo AWACS americano (gli unici ad averlo come riferito dalla N.A.T.O.) nel mar Tirreno che era in grado di controllare tutti i voli, quindi, anche quello del DC9 e degli aerei che gli volavano intorno la sera del 27 giugno 1980.

Molti voli militari (aerei che peraltro molto spesso volano con trasponder spento per non essere identificati) venivano effettuati in costanza di un apparato di identificazione che o non funzionava ovvero era inefficiente, così consentendo che qualche volo potesse sfuggire alla rilevazione completa, o che ci fossero traffici sconosciuti alla - o non rilevabili dalla - nostra Difesa aerea.

Nella fattispecie in esame è da rilevare che nessun dato è stato consegnato dalle Autorità americane, alle quali è stato espressamente richiesto, circa le rilevazioni (avvistamenti e identificazioni) fatte dall'aereo statunitense AWACS (la cui presenza sul mar Mediterraneo è un dato ormai certo), rilevazioni che sicuramente sono state effettuate, sia per la natura tattico-operativa del velivolo, sia perché a Napoli era presente la Saratoga, cioè la più grande portaerei americana e la sua flotta aeronavale da proteggere da eventuali improvvisi attacchi di forze nemiche.

E' impensabile che l'aereo Awacs e la Saratoga - o una delle navi della sua flotta - non abbiano tenuto in funzione l'apparato radar e che, conseguentemente, non abbiano registrato dati di quanto accaduto la sera del 27 giugno 1980 pur potendo essere nella possibilità di farlo, a meno che non si voglia ancora credere veramente che la Saratoga quella sera avesse spento le apparecchiature radar (come è stato sostenuto) per non disturbare le frequenze televisive degli abitanti di Napoli ponendo in secondo ordine le grandi esigenze connesse alla sua sicurezza, a quella della flotta al seguito (costituita da numerosi aerei e navi) e di tutto il personale imbarcato (qualche migliaio di uomini) per consentire alla popolazione napoletana di poter seguire tranquillamente i programmi televisivi.

La registrazione radar di quanto accaduto in volo la sera del 27 giugno 1980 poteva essere fatta sia dalla Saratoga (e dalla sua flotta) perché vicini al luogo della caduta, sia dall'aereo Awacs perché il radar di cui esso era dotato aveva la potenza e la



capacità di captare a lunghissimo raggio e di dare copertura a tutto il mare Mediterraneo e ciò soprattutto per proteggere la Saratoga e le navi della sua flotta che si trovavano nelle acque della Campania, circostanza quest'ultima quanto mai necessaria se si volesse pensare che la portaerei (e le navi della sua flotta) avesse (avessero) spento i radar, ipotesi che si ritiene di dover rigettare per le considerazioni in precedenza esposte.

La portaerei americana Saratoga.

L'utilizzo dei radar della portaerei e le dichiarazioni del comandante ammiraglio Flatley.

In relazione all'effettivo utilizzo o meno dei radar presenti sulla portaerei Saratoga nel corso di una intervista telefonica rilasciata alla giornalista Manuela Cadringer l'ammiraglio Flatley (comandante della portaerei Saratoga) rispondendo alle domande dell'intervistatrice aveva dichiarato che uno dei radar funzionava seppur a basso regime e che gli addetti alla manutenzione videro sul radar un intenso traffico aereo nella parte più bassa a sud di Napoli, *"un gran numero di aeroplani in aria"*, ma senza specificare se si trattava di aerei militari o civili perché per avere tale notizia il radar deve procedere a interrogazione.

Questa la testuale risposta: *"Io in tutta onestà posso dirle che non so quello che abbiamo visto sul radar...gli addetti alla manutenzione hanno notato qualcosa sul radar...un intenso traffico aereo nella parte più bassa – cioè nella parte a Sud – dell'area di Napoli...noi vedemmo un gran numero di aeroplani in aria"* (pag. 1521 ordinanza G.I. dott. Priore).

Con riferimento al funzionamento dei radar l'ammiraglio ha risposto all'intervistatrice che l'attività di manutenzione era durata tre ore circa, poi l'impianto era stato chiuso, perché era finita l'attività di manutenzione. Comunque nulla di speciale era notato all'ora dell'incidente.

Solo alcuni giorni dopo, quando era pervenuta sulla nave la notizia dell'incidente aereo attraverso altre linee di comunicazione furono richiesti, probabilmente attraverso i canali della Marina, o forse l'Ambasciata ai livelli superiori, i nastri



radar – da lui definiti “radar lists” (che potrebbero essere le reductions o i tabulati) – giacché vi era interesse a vedere qualunque nastro.

Loro presero i nastri e li consegnarono ai superiori, senza aggiungere notizie utili su chi li prese materialmente in consegna, se qualcuno della VI^a Flotta o l’Ammiraglio di stanza a Napoli, e chi li abbia, successivamente, custoditi.

Le dichiarazioni rese dall’ammiraglio Flatley al G.I.

Dopo la pubblicazione dell’intervista resa dall’ammiraglio Flatley su quanto era stato visto dai radar della portaerei Saratoga la sera del 27 giugno 1980, il G.I. ha richiesto agli Stati Uniti una commissione rogatoria internazionale per assumere le dichiarazioni dell’alto ufficiale, attività che è stata svolta dal giudice istruttore nei primi giorni di dicembre del 1990.

Le dichiarazioni rese da Flatley anziché fugare ombre e dubbi, ha fatto sorgere nuovi interrogativi e ha originato polemiche su circostanze di primaria importanza nell’economia della ricostruzione dei movimenti della portaerei.

Infatti, Flatley ha dichiarato al G.I. *“arrivammo al porto di Napoli il 27 (di giugno n.d.r.) e partimmo tardi la stessa notte oppure presto la mattina successiva. Per quanto me ne rammento si trattava di una sosta logistica in preparazione di una esercitazione.*

Arrivammo in porto quella mattina e caricammo rifornimenti sino a molto tardi quella notte, la portaerei e normalmente l’unità principale di un gruppo di battaglia o di un gruppo di navi tuttavia mentre il gruppo di battaglia si dirige verso il mediterraneo di regola le navi si separano per differenti esercitazioni e raramente si riuniscono. Non posso affermare se ci fosse un’altra nave con noi a Napoli quella notte oppure no, non mi ricordo ma dal momento che ci stavamo preparando per un’esercitazione posso assumere che ci siamo avvicinati a qualche altra nave molto rapidamente cosicché c’erano altre navi nelle vicinanze.

Con riferimento, invece, ai sistemi radar in dotazione della Saratoga Flatley ha specificato che essa dispone di radar di ricerca di superficie e di radar di ricerca aerea, fra i primi c’era il modello SPS-10, mentre per la seconda funzione avevano

in dotazione quello denominata SPS-48. Oltre a questi sistemi la portaerei era dotata anche di radar per il controllo dell'atterraggio degli aerei sul ponte della nave. L'ufficiale ha specificato che specialmente in tempo di pace, nel Mediterraneo mare affollatissimo di imbarcazioni, il sistema più importante era l'SPS-10 mentre con gli aerei in volo era determinante l'SPS-48 che ha una portata maggiore del primo e che arriva fino a 150 miglia e in particolare condizioni atmosferiche la gittata si può estendere anche fino a 300 miglia.

Il radar di ricerca in superficie è sempre in funzione anche in porto non così, invece, quello di ricerca aerea che subisce delle limitazioni di tipo "civile" per salvaguardare le linee aeree commerciali le trasmissioni televisive e radio che sarebbero disturbate dalle emissioni delle onde.

Ha ricordato che sulla portaerei erano presenti quattro piccoli aerei AWACS che volando fino a 150 miglia dall'unità navale estendono di altrettanto raggio la portata della visione radar della portaerei.

Dopo avere proceduto a fornire le spiegazioni sul funzionamento dei radar, il comandante della Saratoga ha ritenuto di dovere precisare alcuni punti del contenuto dell'intervista rilasciata alla giornalista Cadrigher.

In particolare ha affermato che *"il personale addetto alla manutenzione avrà potuto vedere qualcosa di guasto sul radar e che il personale che guardava lo schermo avrà potuto vedere molte cose nel porto di Napoli ma in superficie"*

Quanto al riferimento del *"gran numero di aerei visti"* di cui all'intervista ha rettificato dicendo che egli nel rispondere tentava di insegnare qualcosa alla giornalista sul funzionamento dei radar e quindi, in tal senso, le riferì *-esagerando -* che in qualsiasi momento nel Mediterraneo meridionale ci sarebbero centinaia di aerei in cielo.

Contestatogli che egli nel rispondere alla precisa domanda "cosa rilevarono? (i radar n.d.r.) aveva risposto: *"solamente un sacco di traffico aereo verso la parte inferiore dell'area di Napoli"* ha rettificato dichiarando che *"tutto ciò di cui noi parliamo era quello che un radar avrebbe visto se avesse rilevato il cielo di Napoli"*.



Ha poi specificato che quando la Saratoga è uscita dal porto di Napoli (il 27 sera o il giorno successivo) la sua destinazione è stata il mar Tirreno settentrionale tra la Sardegna e la Corsica.

La seconda rogatoria per sentire l'ammiraglio Flatley.

Le contraddizioni emerse a seguito delle dichiarazioni rese alla giornalista e quelle rese al G.I. con riferimento sia ai dati radar sia ai movimenti della portaerei Saratoga, in uno con le risultanze degli altri accertamenti, medio tempore, effettuati ha determinato nel G.I. il convincimento di dover risentire l'ammiraglio Flatley, sempre mediante commissione rogatoria.

Nel corso della seconda audizione l'ammiraglio Flatley ha modificato buona parte delle precedenti dichiarazioni rese nel dicembre 1990.

Egli, infatti, ha collocato la sosta della portaerei Saratoga a Napoli, durante la quale fu compiuta un'esercitazione nel Tirreno, in data successiva di qualche settimana, collocandola nel mese di luglio o di agosto del 1980, riferendo che, invece, nel periodo di due settimane, tra giugno e luglio, di sosta nel capoluogo campano, non vi fu alcuna esercitazione, né NATO né della Marina U.S.A..

Egli ha giustificato la diversa versione dei fatti rispetto a quanto riferito in precedenza asserendo che le prime dichiarazioni, quelle rese alla giornalista italiana, non erano state assolutamente preparate e si basavano solo sui ricordi di fatti di un decennio prima, ricordi di manovre nel Mediterraneo ripetitive e di normale amministrazione.

L'ammiraglio Flatley, in questa seconda occasione, ha risposto anche sul diario di bordo, (cioè sullo Ship's Deck Log) della portaerei Saratoga e sulla "stranezza" delle annotazioni tra il 27 e il 28 giugno 80. Egli, richiesto in tal senso, ha riferito di non avere trovato una spiegazione al fatto che una "stessa mano" sembra aver compilato i documenti per cinque turni di seguito affermando che: *"Posso solo dire che è una coincidenza che cinque turni siano scritti dalla stessa persona il giorno in questione. Capisco che dà luogo a perplessità, ma è semplicemente un caso. Non ho una risposta migliore... Era un giorno particolare, il giorno sbagliato suppongo, ma non ci ho fatto caso quando ho firmato il diario, perché ci ero abituato"*



La lettura del libro di bordo della Saratoga (o Ship's Deck Log) nella parte relativa al mese di giugno 80 (acquisito in microfiches presso la RAI, che a sua volta ne era venuta in possesso tramite la collegata Corporation di New York che ne aveva avuto la disponibilità dalle autorità americane per mezzo del Freedom of Information Act, che consente ai privati di richiedere ed ottenere, a determinate condizioni, atti dell'Amministrazione) e nella parte relativa anche al mese di luglio, depositato dalla parte civile Bonfietti e altri, consentiva di accertare che l'unità era arrivata a Napoli il 23 giugno 1980 alle ore 23.39 ed era ripartita il 7 luglio successivo alle ore 09.00. Ciò in totale contrasto con le dichiarazioni rese dal comandante Flatley.

La visione delle annotazioni faceva risaltare, immediatamente, l'eccezionalità delle scritture relative ai turni dalle 08.00-12.00 del 27 giugno 80 alle 00.00-04.00 del successivo giorno 28 atteso che tutte apparivano compilate da una stessa mano, nonostante si fossero alternati, in quei cinque turni, cinque diversi ufficiali e tre sottufficiali.

L'eccezionalità della circostanza era rafforzata dal fatto che verificando il caso di cinque turni consecutivi scritti con la stessa grafia essa era stata l'unica redatta in tal modo nel bimestre giugno-luglio 80.

Una ulteriore lettura dei fogli dello Ship's Deck Log aveva consentito di accertare che essi non avevano alcuna numerazione progressiva, ma che erano contraddistinti da una sigla in alto a sinistra, con la dicitura "front" (davanti) o "back" (dietro), e che nel mese di giugno erano stati utilizzati moduli Opnav e Navpers, mentre nel mese di luglio sono stati usati soltanto moduli Opnav.

Più in particolare le indagini consentivano di accertare che nella grafia dei cinque turni di seguito (il 3°, il 4°, il 5° e il 6° del 27 giugno e il 1° del 28 seguente) e in quella delle prime tre righe del turno 12.00-16.00 del 30 giugno appariva la lettera "Y" scritta con caratteristiche particolari, che non risultava in nessun'altra scrittura del bimestre; che nel turno 00.00-04.00 del 27 giugno risultava registrato in servizio quale ufficiale tale Norris, mentre colui che aveva firmato la fine del turno era tale Schaefer; che nel foglio del 27 giugno ai turni 16.00-24.00 anziché scrivere "ancoraggio" veniva scritta la città e viceversa.



Non solo, ma emergevano anche difformità di scritture in diverse firme di ufficiali sia in pagine di giorni diversi dal 27 e 28 giugno, sia in questi ultimi, in particolare quelle di Austell L.T., Moore M.N., Niebler G.H., Reece T.O. nella prima categoria; quella di Hildebrand che non appare nemmeno un falso imitativo di buona fattura, quella di Mjers (sic!) che altrove è Meyers e Myers, quella di Palmatier.

Il decesso del pilota libico e gli accertamenti medico legali sul cadavere.

Altri aspetti importanti della vicenda relativa alla caduta del Mig libico sono stati quello del decesso del pilota e degli accertamenti medico legali svolti sul cadavere. Si è in precedenza evidenziata l'attività e gli accertamenti medico legali eseguiti sul cadavere del pilota.

Al riguardo non possono suscitare perplessità, il senso di approssimazione e la fretta con le quali sono state gestite e poste in essere le iniziali verifiche e l'accertamento necroscopico sulla salma del pilota.

Uno specifico profilo di indagine questo che, seppure nei limiti fatti propri dal dato scientifico, avrebbe potuto e dovuto invece costituire un punto di certezza e di partenza verso altre investigazioni che, invece, l'atteggiamento tenuto da chi intervenne ha, verosimilmente, pregiudicato se non in tutto, almeno in parte.

E ciò anche se è vero che – in ordine a un altro episodio inquietante quale quello della scomparsa di un atto giudiziario qual era il supplemento di perizia - il giudice istruttore di Crotone in data 6 marzo 1989 ha dichiarato non doversi procedere con l'azione penale per manifesta infondatezza dei fatti denunciati in ordine al reato di falso per soppressione ipotizzata a seguito delle dichiarazioni rese dai periti Rondanelli e Zurlo al giudice istruttore dott. Priore circa il deposito di un secondo elaborato a

integrazione e chiarimenti sulla morte del pilota del Mig, nel quale i periti avevano riportato la conclusione che il pilota fosse deceduto almeno 15 giorni prima rispetto alla data del 18 luglio 1980.



Il G. I. ha fondato la propria decisione sulla inattendibilità delle affermazioni di Zurlo e Rondanelli in ordine all'avvenuta presentazione di una seconda relazione e sulla infondatezza dell'ora della retrodatazione dell'epoca della morte del pilota sostenuto dai periti nel corso di alcune interviste alla luce di tutte le acquisizioni processuali.

Ciò posto, e nel pieno rispetto della decisione giurisdizionale, (peraltro sempre modificabile per sua natura anche se ormai il reato è estinto per intervenuta prescrizione) la vicenda rimane avvolta da un alone di mistero e fa sorgere interrogativi sul perché i periti Rondanelli e Zurlo (stimati professionisti del settore), se la circostanza non fosse stata vera, avrebbero dovuto dichiarare al G.I. – essendo entrambi sotto il vincolo dell'impegno già preso all'atto del conferimento dell'incarico – e anche pubblicamente, di avere redatto un supplemento di relazione nel quale avevano indicato una data diversa dalla precedente. Non si capisce perché i predetti sanitari avrebbero dovuto inventare una nuova ricostruzione del fatto.

Sulla conclusione in atti questo ufficio mantiene seri dubbi in quanto si tratterebbe di condotte sfornite di ogni elementare logica.

In tal caso rimane senza risposta il perché è stato sottratto l'atto; da chi, e soprattutto, quali ragioni hanno determinato tale condotta illecita? A cosa e nell'interesse di chi è stata funzionale la sottrazione dell'atto?

Interrogativi questi che, a distanza di tempo, non hanno trovato convincenti e adeguate risposte.

Conclusioni sulla vicenda della caduta del Mig 23.

Alla stregua di quanto finora detto e senza gli ulteriori necessari accertamenti, tenuto conto delle interferenze che vi sono state e dei probabili depistaggi da parte dei Servizi dell'epoca, si può affermare che se la caduta del Mig 23 libico, rinvenuto ufficialmente il 18 luglio 1980, non si può dire provata, con certezza, che sia direttamente e temporalmente collegata con la caduta del DC9, non si può,



tuttavia, neanche escludere, per non dire che vi siano indizi apprezzabili in tal senso, che comunque un velivolo libico, forse proprio un Mig, forse condotto proprio dallo stesso pilota trovato morto all'interno del Mig 23 caduto, possa essere stato coinvolto – o possa essere comunque collegabile – con la caduta del DC9 Itavia.

Infatti, il Mig poteva essere uno degli aerei presenti nel cielo radar la sera del 27 giugno 1980, in particolare quello che si era inserito “all'ombra” del DC9 sull'appennino tosco-emiliano e che aveva volato “di conserva” fino a sopra l'isola di Ustica cioè fino al momento in cui, dopo essere stato avvistato, è stato intercettato da aerei (di nazionalità francese? americana? o altra) che lo hanno inseguito e le cui manovre di battaglia aerea (degli aerei intercettori) e diversive (del Mig intercettato per non essere colpito), hanno determinato, a causa della provocata interferenza di scia (la quasi collisione) i danni alla fusoliera del DC9 (precisamente all'estremità dell'ala sinistra) causandone la caduta.

Orbene in tale scenario possono trarsi due ipotesi:

la prima: il Mig libico presente è stato oggetto di attacco armato da parte degli aerei aggressori ed è stato colpito mentre si trovava vicino al DC9 ovvero potrebbe essere stato colpito durante l'inseguimento (in entrambi i casi si giustificherebbero alcuni fori presenti, e repertati, sulla carlinga del Mig) per poi cadere, il 27/6/1980, sui monti della Sila, la cui distanza dal luogo dell'avvistamento del Mig è compatibile con una breve continuazione del volo.

In occasione di tale attacco, il Mig, trovandosi vicino al DC9, per sfuggire agli aggressori, è stato costretto a una improvvisa e repentina manovra diversiva, anche in termini di velocità, che ha determinato quelle turbolenze di scia, unitamente agli aerei intercettori che lo inseguivano, anch'essi passati vicino al DC9, interferenze che hanno coinvolto quest'ultimo aereo, danneggiandolo irreparabilmente.

Quindi il ritrovamento del Mig 23 il 18 luglio 1980 sarebbe stata una “*messa in scena quasi perfetta*” (come l'ha definita il G.I.) per nascondere la realtà della battaglia aerea che c'era stata alle ore 21,00 circa del 27 giugno 1980 sopra Ustica e per nascondere ogni collegamento fra la caduta dei due aerei che, a quel punto, sarebbero stati indissolubilmente collegati come causa a effetto.



302

La seconda: il Mig libico è stato oggetto di attacco (con sparatoria o senza), ma sarebbe riuscito a sfuggire ai suoi aggressori continuando il volo fino ad arrivare all'aeroporto di destinazione in Libia.

Nell'attacco degli aerei intercettori e nell'improvvisa fuga (anche con cambio repentino di velocità) del velivolo intercettato l'interferenza di scia da essi provocata avrebbe causato i danni alla fusoliera del DC9 che poi è precipitato in mare.

In questa seconda ipotesi, il pilota del Mig ritenendosi responsabile, diretto o indiretto, di quanto accaduto al DC9 avrebbe, successivamente, deciso di espiare la colpa secondo i dettami del Corano suicidandosi con l'aereo poi caduto, il 18/7/1980, sui monti della Sila e ciò, secondo quanto contenuto nel cd. "documento/testamento", rinvenuto indosso al pilota del Mig 23, che testualmente riportava *"io responsabile dell'abbattimento del velivolo italiano civile"*.

Ovviamente tali scenari sono sovrapponibili anche all'ipotesi dell'utilizzo di un missile, qualora si dovessero acquisire ulteriori elementi circostanziali di riscontro oggettivo dell'utilizzo di tale arma.

Qualunque sia l'ipotesi che si voglia accogliere delle due prospettate, non essendosi acquisita la prova certa del giorno della caduta del Mig 23 a Castelsilano, l'unico dato certo è quello della presenza di un velivolo – accertata dai dati radar - che volava di "nascosto" sotto il DC9 e che nel momento in cui è stato attaccato da altri aerei, quelli la cui presenza è evidenziata dai plot radar -17, -12, 2B e successivi, ha cercato di sfuggire all'aggressione volando verso Ovest, quindi verso la Calabria, inseguito dai velivoli intercettori.

Questo è il dato concreto che è emerso e che costituisce la causa della caduta del DC9 Itavia.

Le altre evenienze, più o meno provate, non sono tali da smentire questa ricostruzione, ma unicamente sarebbero idonee ad attribuire la responsabilità del fatto ai piloti, qualora si fosse riusciti a identificare la nazionalità di appartenenza degli aerei intercettori, atteso che non vi è dubbio circa la presenza di un aereo libico intercettato, provata dal cd. "documento/testamento" la cui vicenda non può ritenersi inventata sotto qualsiasi aspetto la si voglia analizzare.



Innanzitutto, come si è detto, nessun interesse aveva l'allora colonnello Milani a riferire la circostanza, ignota a tutti, del citato documento, esponendosi anche a responsabilità disciplinari e penali per possibili ipotesi di depistaggio e/o di calunnia nei confronti delle Autorità libiche, cosa che avrebbe determinato una frizione nei rapporti diplomatici con il nostro Paese.

Per il colonnello Milani sarebbe stato più semplice non parlare del "documento/testamento" perché, non essendo pubblica la circostanza del ritrovamento del documento in questione, nessuno avrebbe potuto (e anche voluto) contestargli nulla, posto che la sua "missione" era stata organizzata fuori da contesti indiscreti e, come tali, idonei a mantenere il segreto su quanto conosciuto.

Questo episodio è stato forse l'unico momento di verità emerso in maniera genuina e spontanea, dalla condotta di un militare nell'ambito di un panorama, invece, teso a depistare e a nascondere qualsiasi elemento che poteva portare all'accertamento della verità.

Né può affermarsi che il ritrovamento del cd. documento/testamento possa essere stato preordinato da altri soggetti (noti o ignoti) che lo avrebbero volutamente lasciato indosso o vicino al pilota per depistare; tale condotta, che presuppone che l'autore fosse già a conoscenza della presenza del Mig vicino al DC9 Itavia, sarebbe stata tale da scatenare una reazione da più parti (come poi in effetti è stato) per affermare che la causa della caduta del DC9 andava ricercata nella responsabilità di Paesi ed Enti diversi (fra i quali anche l'Italia deputata al controllo del traffico aereo sul proprio territorio) e non dal semplice cedimento strutturale, come si era immediatamente sostenuto e si voleva far credere, o da altre ragioni non coinvolgenti terze persone o Stati.

In conclusione, si riporta quanto affermato dal giudice istruttore dott. Priore nell'ordinanza sentenza dell'agosto 1999 con la quale è stata definita la prima indagine:

Il fatto (la caduta del Mig 23 il 18/7/1980 n.d.r.) non si è verificato il giorno che si è voluto accreditare - con una messinscena quasi perfetta - è accaduto molto tempo prima e per più versi si può anche presumere che sia capitato in quelle medesime circostanze in cui precipitò il DC9 Italia.



È caduto (il Mig n.d.r.) in conseguenza di abbattimento e probabilmente anche per mancanza di carburante perché inseguito da altri velivoli da caccia e, quindi, per effetto di un vero e proprio duello aereo. Un episodio di natura bellica avvenuto sul nostro territorio a opera di velivoli stranieri - non è assolutamente sostenibile, non vi è alcuna prova in tal senso, che vi sia stato un intervento italiano - e quindi senza, o almeno così appare, che la nostra Difesa si avvedesse di alcunché”.

Allo stato, la sensazione che permea di sé questa vicenda nel suo complesso è che la superficie dei fatti che si cerca di ricostruire celi, in realtà, risvolti non lineari, non univoci e in origine non adeguatamente esplorati che portano, o possono portare, a responsabilità di alto livello, che come tali è meglio continuare a tacere, nonostante siano ormai trascorsi oltre 40 anni dalla strage.



La documentazione depositata da Daria BONFIETTI, presidente associazione “Parenti delle vittime”.

L'ex parlamentare Daria Bonfietti, nella qualità di familiare di una delle vittime e di Presidente dell'associazione parenti delle vittime della strage, ha depositato documentazione acquisita formalmente tramite un cittadino americano, tale signor Christopher Simpson, che ha avuto accesso agli atti attraverso la procedura del Freedom of Information Act, e nel contesto documentale ha segnalato la frase *“Amato agrees to call Andò”* ritenendo che la telefonata potesse essere stata registrata da qualcuno. Fatto estremamente grave – se vero – trattandosi di intercettazione di una telefonata fatta nei confronti di un parlamentare nell'esercizio del ruolo istituzionale e, come tale, tutelato dalle relative guarentigie.

La documentazione in questione è stata tradotta e dalla lettura del contenuto è emerso che, nel suo complesso, trattasi di corrispondenza intercorsa fra l'Ambasciata americana a Roma e il Segretario di Stato americano a Washington, in particolare di documentazione di analisi e di commento dello sviluppo dell'indagine sulla caduta del DC9 ricadente sulle notizie, di volta in volta, pubblicate dalla stampa nazionale e riguardante le esternazioni dei vari Ministri interessati alla vicenda.

Gli atti, peraltro costellati da diverse cancellazioni che ne impediscono una completa lettura e che mal si accordano a una mera analisi da parte americana su semplice pubblicazione di articoli di stampa, fanno trasparire l'interesse americano allo sviluppo delle indagini in considerazione della circostanza che, a più riprese e da diversi canali, veniva prospettato l'ipotetico coinvolgimento, e quindi eventuali responsabilità, di aerei e navi americane nella causazione del fatto e ciò con specifico riferimento alla presenza della portaerei Saratoga.

In particolare l'Ambasciata ha evidenziato al suo interlocutore governativo le continue proteste dei piloti di aerei di linea circa la presenza, nei giorni precedenti, di aerei statunitensi che volavano proprio nell'aerea in cui si era verificata la caduta del DC9, la campagna stampa che stava sottolineando la possibile attività volativa e navale di Paesi stranieri fra i quali gli Stati Uniti, la circostanza che da alcune



indagini effettuate sembrava essere stato scoperto che la notte della caduta del DC9 erano in volo 2 aerei F14 Tomcat decollati dalla Saratoga per intercettare due Mig libici entrati nello spazio aereo italiano, nonché la vicenda della testimonianza davanti alla Commissione parlamentare dell'ammiraglio Martini che aveva ipotizzato – come ipotesi di lavoro - la possibilità dell'uso di un missile come causa della caduta del DC9 e di non essere convinto che l'Intelligence degli Stati Uniti aveva (così come quella francese e inglese abbiano) detto la verità perché se fossero stati coinvolti avrebbero detto logicamente che non sapevano nulla.

Nella sezione “commento” che chiude quasi tutte le comunicazioni il rappresentante americano assicura l'interlocutore che l'Ambasciata, se richiesta, intenderà negare qualsiasi coinvolgimento di mezzi americani nell'area interessata e che dichiarerà che nessuna loro esercitazione era in atto in quel momento, specificando che *“eviteremo qualsiasi azione che possa attirarci in quel ginepraio chiamato Ustica”*. A tale fine è in atti la Nota con la quale si notizia che l'ambasciatore americano Peter Secchia ha espresso, al Primo Ministro italiano on.le Andreotti, attraverso il consigliere diplomatico, il proprio disappunto per quanto concerne l'ipotesi che collega i militari statunitensi all'incidente di Ustica.

La documentazione, tuttavia e in considerazione della natura descritta, non ha fornito alcun elemento utile a livello investigativo, se non l'emergere di un atteggiamento “prudente” e “conservativo” da parte delle Autorità americane caratterizzato da un attendismo esasperato nel tentativo di ottenere, quanto più possibile, notizie sugli sviluppi delle indagini piuttosto che collaborare fattivamente alla ricerca della verità, quindi di una condotta più attenta a conoscere lo stato delle indagini piuttosto che a fornire elementi utili allo sviluppo delle investigazioni.



LA DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAI MINISTERI INTERESSATI DOPO LA DIRETTIVA DRL P.C.M. ON.LE RENZI DI DECLASSIFICA

E' stata acquisita una notevole mole di documenti depositata da diversi Ministeri ed Enti in ottemperanza alla direttiva del 22 aprile 2014 del Presidente del Consiglio on. le Renzi, di declassifica e versamento della documentazione relativa alle gravi vicende occorse negli anni dal 1969 al 1984, fra le quali la strage del DC9 Itavia del 27 giugno 1980.

La documentazione inviata dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI).

In adempimento agli obblighi derivanti dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri sulla declassifica e il versamento della documentazione relativa alle gravi vicende degli anni 1969 – 1984, il ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (in seguito M.A.E.C.I.) ha trasmesso la documentazione esistente presso i propri uffici avente a oggetto la vicenda della caduta del DC9 Itavia.

La documentazione in questione riguarda essenzialmente l'attività posta in essere dal Dicastero – per via diplomatica – verso le Autorità estere, in particolare degli Stati Uniti e della Francia, al fine di sensibilizzarle a una forte cooperazione, mediante la trasmissione di tutte le notizie in loro possesso utili a fare luce sulla strage che aveva determinato la morte di 81 persone.

In particolare le prime istanze sono state formalizzate per esaudire le richieste formulate dalla Commissione, costituita in data 23/11/1988 dal Presidente del Consiglio dei Ministri, finalizzate ad acquisire atti e documenti riguardo alla caduta del DC9 Itavia.

In data 22/12/1988 è stato richiesto agli Stati Uniti d'America, tramite l'ambasciatore italiano a Washington, di sapere dalle autorità americane se nel luogo e nell'ora dell'incidente del DC9 (spazio temporale ricompreso fra le ore 18,45 e le ore 19,15 zulu, coordinate latitudine nord 38°,30' e 40°,30' ; longitudine



est 12°30' e 13°30') vi fossero aerei e navi americane e di comunicare quanto in loro possesso circa le risultanze dei sistemi radar dei mezzi che eventualmente si trovavano nella zona o in altre zone vicine da permettere rilevazioni dei propri sistemi radar della zona dove si è verificata la caduta del DC9 Itavia.

La risposta fornita dall'Autorità americana è stata negativa, nel senso che la predetta ha riferito che all'epoca del fatto non c'erano aerei o navi statunitensi che operavano nella zona in cui era caduto il DC9, o in aree sufficientemente vicine, da consentire il monitoraggio radar della zona e, conseguentemente, non avevano la disponibilità di dati radar da fornire, considerato sia la circostanza che le registrazioni normalmente venivano conservate per 24 ore (salvo che circostanze insolite richiedessero il mantenimento per un tempo superiore, circostanze che quella sera non ci furono) sia il fatto che l'assenza di registrazione indicava che non era stato rilevato nulla di anomalo.

In ogni caso, hanno precisato le autorità americane, le navi in porto erano tenute a spegnere i sistemi radar e, conseguentemente, la maggior parte delle navi della stessa VI flotta non erano in grado di monitorare il traffico nelle zone in cui si trovavano ormeggiate. Gli unici aerei americani che avevano effettuato missioni da Sigonella durante la sera del 27 giugno 1980, erano stati aerei da trasporto e di ricognizione, entrambi sprovvisti di armamenti, e nessuno dei velivoli era idoneo a sparare con missili aria-aria o cannoni.

In particolare l'aereo Navy 61206 era un motore turboelica da trasporto non dotato di armi; il velivolo JM 169 era un aereo da trasporto e il suo piano di volo è stato distrutto secondo le normali procedure militari; altri tre velivoli P 3C da ricognizione sono decollati dalla base di Sigonella e restarono in volo la sera del 27 giugno. Al momento della caduta del DC9, tuttavia, solo uno di essi era in volo ma oltre 150 miglia nautiche dal luogo dell'incidente mentre gli altri due erano decollati dopo che si verificò il fatto.

A una successiva richiesta, le autorità americane hanno risposto circa il posizionamento delle loro navi, chiarendo che la Saratoga si trovava nel Golfo di Napoli, così come la Dahlgren, mentre altre navi si trovavano nel mare Egeo, in



Spagna, in Tunisia, altre alla Maddalena e alcune nel Mediterraneo centrale (Lapon Seahorse, Greenling).

Tra le navi citate e sparse nel mediterraneo solo la Saratoga, la Daahlgren, la Dale, la Briscoe, la Comte de Grasse, la Stump, la Hewes e la Vreeland avevano la dotazione di missili terra aria.

In risposta a un'altra richiesta concernente precisamente la presenza di “un traffico intenso militare e possibilmente di una portaerei segnalato da Roma Ciampino” gli Stati Uniti hanno riferito che il gruppo di volo imbarcato sulla portaerei Saratoga effettuò 21 uscite dalla base aeronavale di Sigonella il 27 giugno 1980.

Tuttavia, è stato precisato dall'Autorità referente che l'ultimo degli aerei della Saratoga atterrò alle 16:18 ora locale, ben prima delle 21,00, cioè della caduta dell'Itavia. Per quanto riguardava l'intenso traffico militare è stato comunicato che gli aerei della Saratoga non erano in volo.

E' bene evidenziare che tra gli atti trasmessi dal M.A.E.C.I. sono comprese tre lettere, con allegato un corposo memorandum, a firma del Presidente del Consiglio pro tempore – on. le Massimo D'Alema – indirizzate al Presidente degli Stati Uniti, Clinton, al Presidente della Francia, Chirac e della Libia, Gheddafi, datate rispettivamente 18 aprile 2000 la prima e 16 aprile 2000 le altre due.

Con le predette missive il premier italiano, pur dando atto ai Presidenti americano e francese delle pregresse risposte alle rogatorie ricevute, ha chiesto a Capi di Stato americano e francese di fornire la più ampia collaborazione soprattutto su diverse circostanze, espliciti espressamente nei memorandum, ritenute decisive ai fini di una ricostruzione dell'accaduto e che le indagini del giudice avevano fatto emergere, rispetto alle quali le Autorità interessate *non avevano risposto o lo avevano fatto in maniera incompleta* (l'annotazione è contenuta nella lettera al presidente Clinton) con appello a voler anche rimuovere, in considerazione del tempo trascorso, il “segreto militare” che sia gli Stati Uniti sia la Francia avevano in precedenza opposto .

A titolo di mero esempio con la citata lettera è stato chiesto al presidente Clinton si sensibilizzare le autorità militari a fornire ulteriori e più specifici chiarimenti e notizie – rispetto alle risposte fornite nel 1990 di cui si è dato conto sopra - circa



l'attività volativa che era emersa dalle perizie in particolare su voli di aerei militari nell'ora nella caduta del DC9, aerei decollati dall'aeroporto Grazzanise e Capodichino e dalla Base di Sigonella, sulla presenza dell'aereo Awacs e sulle registrazioni effettuate e in generale sull'attività volativa americana di cui quella sera si fece parola anche nelle telefonate fra i centri radar italiani e l'ambasciata statunitense, sul ruolo della portaerei Saratoga, sulle risultanze del lavoro del cd. Working group Ustica appositamente costituito presso l'ambasciata americana di Roma.

La documentazione in questione sebbene *“chiesta all'autorità USA non è stata (da questa n.d.r.) mai consegnata sostenendosi di non averne traccia”*.

Per quanto concerne la Francia è stato evidenziato al Presidente Chirac che non erano state fornite notizie sulla portaerei Foch, sull'effettiva attività della Base militare di Solenzara ritenendosi inaccettabile la risposta fornita che *“alcuna registrazione radar era stata compiuta nell'ora, nel giorno o località indicata”* non essendo possibile immaginare che la Francia non avesse un sistema di registrazione delle tracce radar.

In assenza di risposte, analoghe lettere, in data 16 giugno 2000, sottoscritte dal nuovo Premier on.le Giuliano Amato sono state inviate alle citate Autorità reiterando la richiesta di collaborazione, rimaste senza esito.

Documenti Stato Maggiore dell'Aeronautica – Reparto Generale Sicurezza

Si tratta di documentazione riguardante l'attività presso l'aeroporto di Grazzanise.

La documentazione trasmessa è quella già acquisita con provvedimento di sequestro da parte del G.I. dott. Priore quindi trattasi di atti già conosciuti e valutati dall'A.G. allora titolare dell'indagine.

In ogni caso si rileva, da un lato, che il contenuto della documentazione non è rilevante e, da altro lato, che molta documentazione fra quella richiesta non risulta essere stata rinvenuta, quindi, mai è stata potuta visionare dall'A.G. (faldone n. 7 desegretazione).



Ciò che vale la pena evidenziare è che nel corso dell'indagine svolta dal G.I. non erano emerse le circostanze – di natura sia documentale sia testimoniale – che, invece, sono state acquisite durante le nuove attività istruttorie svolte da questo ufficio di Procura che hanno riguardato aspetti importanti e, a volte, decisivi in ordine alla ricostruzione più fedele della dinamica dei fatti soprattutto con riferimento alle giornate del 26 e del 27 giugno e dell'esercitazione che si sarebbe dovuta svolgere, ai preparativi della stessa, alla presenza della portaerei Foch a Napoli, alle attività svolte da alcuni componenti degli equipaggi di aerei militari che operavano presso l'aeroporto di Grazzanise, dove pure erano presenti velivoli di altri Paesi.

Documenti Stato Maggiore dell'Aeronautica – Rappresentanza Permanente d'Italia presso il Consiglio Atlantico.

La documentazione trasmessa dalla Rappresentanza Permanente Italiana non ha aggiunto nulla di utile ai fini investigativi. (faldone otto declassificazione).

Trattasi in sostanza di documentazione già inviata al G.I. dott. Priore.

La maggior parte degli atti ha come oggetto la vicenda della caduta del Mig 23 libico in data 18/7/1980 la cui penetrazione nel territorio italiano sarebbe stata facilitata dalla circostanza che il predetto versante non aveva una copertura radar completa e che l'aereo volava a meno di 10.000 metri; quanto alla caduta dell'aereo essa è stata attribuita a un errore di manovra, all'avaria degli strumenti o a un malore del pilota (che non avrebbe calcolato bene la traiettoria atteso che il velivolo non avrebbe avuto carburante sufficiente per rientrare in Patria); altra ipotesi sostenuta è stata quella che il pilota stava mettendo in atto un tentativo di diserzione tentando di atterrare in un aeroporto italiano.

Su alcuni documenti è riportata l'indicazione dell'esercitazione Sinadex per il 27 giugno 1980 interessante i siti radar di Marsala e Siracusa, nonché l'esercitazione Damon Jam in data 18 luglio 1980 con l'indicazione dei Paesi partecipanti.



Documenti trasmessi dall'Aeronautica Militare.

L'Aeronautica Militare ha trasmesso una mole di atti e documenti, in formato cartaceo e digitale, in ossequio alla Direttiva di declassifica del P.C.M.

La gran parte della documentazione depositata non assume alcun rilievo ai fini della individuazione della causa della caduta dell'aereo DC9 Itavia, né, ovviamente, per l'identificazione dei responsabili, in quanto si tratta di atti e di richieste fra enti, ovvero di materiale già inviato – su richiesta – al G.I. e, quindi, conosciuto dall'Autorità inquirente.

In sostanza nessun atto nuovo è stato trasmesso rispetto a quanto già reso ostensibile negli anni passati.

Residuano pochi atti per i quali il Ministero ha fatto riserva di successivo deposito in quanto trattasi di documentazione originata da altri Enti, Organismi o Paesi, la cui attuale classificazione ne impedisce la divulgazione fino al momento in cui l'Ente originatore non abbia deciso di declassificarla autorizzandone l'ostensibilità.

Purtuttavia, l'analisi di alcuni atti fra quelli depositati, il cui contenuto è relativo alla modalità di svolgimento del traffico aereo, è utile analizzare in quanto esso dà uno spaccato di cosa avveniva nei cieli italiani dove, oltre agli aerei di linea compiutamente identificati e regolarmente in volo, "scorrazzavano" aerei militari che non erano identificati ovvero erano in volo oggetti non identificati che passavano sopra o sotto gli aerei a velocità folle.

Il tutto senza che i controllori del traffico aereo, di qualsiasi sito radar interessato, riuscissero a sapere, in tempo reale e neanche successivamente (come riportato nei documenti), quello che accadeva e senza che qualcuno abbia mai, successivamente, identificato (o voluto identificare?) i velivoli intrusi o gli oggetti misteriosi che, a volte, ai piloti sono sembrati essere dei missili.

Tale condotta irresponsabile, deliberata, consapevole e tenuta colpevolmente nascosta, ha arrecato ovviamente grave pericolo alla sicurezza dei voli civili su tutte le aerovie che essi impegnavano diuturnamente.

La mancata osservanza della sicurezza del traffico aereo da parte dei ministeri competenti è stata la base delle sentenze di condanna emesse nei giudizi davanti ai giudici civili.



Si riportano, a mero titolo di esempio, alcuni degli episodi, quasi tutti nell'anno 1980, temporalmente sia prima sia dopo la strage di Ustica, che sono stati denunciati con appositi moduli da parte degli equipaggi degli aerei che, loro malgrado, si sono trovati coinvolti in una potenziale situazione di incidente mentre, regolarmente, percorrevano le aerovie loro assegnate.

Si è trattato tecnicamente, come può leggersi dalle formali denunce, di episodi di "near collision", cioè di quella particolare situazione in cui in volo si trovano a distanze vicinissime due o più aerei che possono o collidere fra loro ovvero generare quelle scie di turbolenza che idonee potenzialmente a determinare danni a uno degli aerei in volo, come si ritiene essere accaduto proprio al DC9 Itavia.

Gli episodi denunciati di quasi collisione (near collision).

- Denuncia del 6 marzo 1980 07:25 zulu di mancata collisione da parte del comandante Zanchi Gianfranco, comandante dell'aeromobile DC9 – BM1337. Si riferisce in volo da Reg. a Sor. a circa 39 miglia nautiche da Sor veniva incrociato a un livello stimato superiore, un traffico presumibilmente militare, non sotto il controllo di Roma, ma a lui sconosciuto. Da una stima visiva poteva essere circa 1 km lateralmente sulla sinistra, a circa 500/1000 piedi verticalmente superiore. Roma, radar informava di vedere alcuni traffici a lui sconosciuti.

L'aeronautica militare, Regione Informazione Volo di Roma. Direzione con atto del 15 aprile 1980 diretto all'ITAV dell'Aeronautica ha rassegnato le seguenti considerazioni sulla vicenda denunciata:

"Il traffico segnalato dal comandante il volo BM1337 DC9 con rotta Catania Linate del 6 Marzo 1980 è risultato sconosciuto a Roma ACC.

Si precisa che il giorno 8 Marzo 1980 era in atto sulla FIR di Roma intensa attività militare aerea in VFR, fuori spazi aerei controllati (Notam 1^ classe A858 del 28 - 02 - 1980".



- Giorno 6 marzo. 1980 è stato intercettato, velivolo USA PD tipo Boeing AWACS designato sconosciuto da parte cellula allarme basata su Trapani Birgi. Piloti velivoli intercettori hanno ricevuto su frequenza di guardia seguente comunicazione, “Stranger go away” (straniero vai via n.d.r.).
Seguito quanto accaduto e probabile interessamento, stesso equipaggio velivolo USA, V Ataf ha consigliato telefonicamente capo controllore 3° SOC interrompere eventuali intercettazioni di detto velivolo ad adeguata distanza sicurezza, poiché velivolo oggetto è fonte intense radiazioni capaci provocare eiezione seggiolino pilota o innesco armamento.
- 8 marzo. Comandante Giancarlo Zen. DC9 Itavia volo AZ 122 su rotta. Roma Palermo. Ore 19:30, Zulu, denuncia mancata collisione: *autorizzati da Roma ACC alla discesa da FL 290 a 80 in avvicinamento a FL 240 notavamo due traffici con prua stimata 060° che attraversavano la nostra rotta a livello inferiore stimato tra FL 220 e Fl 210.*
L’aeronautica militare, Regione Informazione Volo di Roma. Direzione, con atto del 10 aprile 1980 diretto all’ITAV dell’Aeronautica ha rassegnato le seguenti considerazioni sulla vicenda denunciata:
“Il traffico segnalato dal comandante il volo AZ. 122 DC9 con rotta Fiumicino - Palermo Punta Raisi dell’ 8 Marzo 1980 è risultato sconosciuto a Roma ACC.
Si precisa che il giorno 8 Marzo 1980 era in atto sulla FIR di Roma intensa attività militare aerea in VFR, fuori spazi aerei controllati (Notam 1^ classe A858 del 28 – 02- 1980”.
- Messaggio del 11 settembre 1980 Aeronautica Militare Regione Informazione Volo Roma Direzione Ciampino, diretto a Ministero Trasporti e altri.
Segnalazione comandante volo AZ. 122 DC 9. Rotta Roma Palermo, giorno 8 Marzo 1980.



Le indagini esperite hanno permesso di accertare quanto segue. Gli aeromobili avvistati dal comandante di volo AZ122 erano sconosciuti agli enti del traffico aereo.

- Il 20 marzo 1980 il Sismi ha chiesto al Capo del Sios (Servizio Informazioni dell'Aeronautica) notizie circa l'avvenuto avvistamento di un aereo sovietico. Si riporta la Nota. *Si è appreso che recentemente, in data imprecisata, aerei militari di stanza a Trapani Birgi avrebbero intercettato e costretto a lasciare subito la zona un velivolo di nazionalità sovietica che sorvolava senza autorizzazione lo spazio aereo nazionale. In proposito saranno graditi e con urgenza dettagliate notizie.*

- Messaggio dell'8 luglio 1980 Aeronautica Militare Regione Informazione Volo Roma Direzione Ciampino, diretto a ITAV- Aeroregione e Stato Maggiore. OPR Roma.

Comunicasi che giorno 7 luglio 1980 intensa attività aerea ha interessato Aerovie A 13 e A18 a livelli volo superiori FL 200, determinando situazioni potenziali di conflitto traffico IFR in aerovie suddette, creando situazione grave disagio a controllori radar impossibilitati di intraprendere azioni atte salvaguardare sicurezza voli. Presumesi trattasi di aeromobili militari partecipanti attività aerea militare di cui al Notam 1^ classe A2760 datato 1 luglio 80 e non attenutasi a disposizioni emanate. Evidenziasi puntuale verificarsi mancata osservanza svolgimento attività come pianificata costituisce serio pericolo per navigazione aerea e risulta in contrasto con principi posti a base servizi controllo traffico aereo".

- Il giorno 8 luglio 1980 è stata registrata la seguente conversazione, terra bordo terra intercorsa tra il sito radar di Roma ACC (Ciampino) e il volo BMW 185. La frequenza e la 134.2 inizia alle 11:45 zulu.

BM 185: Buongiorno 185

ROMA; Buongiorno a lei 185, avanti.



BM185: 130 per 190, inbound a PRA.

ROMA: Ricevuto come autorizzato. 185 salga per 210.

BM185: 210,185.

ROMA: BM185 salga per 230.

BM185: la 185?

ROMA: Affermativo 230, finale?

BM185: radar 185.

ROMA: 185, 222 per 230 dica.

BM185: Un 104 ci ha tagliato la strada come avete visto?

ROMA: No, il 104 non l'ho veduto sta a 02:50 però dovrebbe essere.

BM185: Negativo sarà stato un 20 o 30 metri sopra di noi. Avete ricevuto?

ROMA: affermativo.

BM185. Comunque il 185 informa che farà rapporto per mancata collisione.

ROMA: ricevuto 185

BM185: radar la 185. Un'informazione, voi ci controllate con il radar?

ROMA: Affermativo, noi la controlliamo purtroppo F104 non aveva inserito l'I.F.F. e su Tea non mi era comparso. A ogni modo da parte nostra, chiediamo scusa.

BM185: no, voi non c'entrate niente, per carità, se lui ha dichiarato che era 250 voi non c'entrate niente. Lui comunque sarà stato 20 metri sì e no appena più alto di noi.

ROMA: no, evidentemente non era stato riportato a noi. Il FL 222 120. Spiacenti, 185. Spiacenti, c'è proprio sfuggito questo 104. Capisco l'importanza della gravità di quel fatto, ma non avendoci il codice inserito non l'ho proprio visto, In ogni modo se vuol fare rapporto faccia pure. Radar service is terminated, contact Brindisi 124.75.

BM185: OK 124.75 ciao.

L'aeronautica militare, Regione Informazione Volo di Roma. Direzione. Con atto del 17 luglio 1980 diretto all'ITAV dell'Aeronautica ha rassegnato le seguenti considerazioni sulla vicenda denunciata:

Il giorno 8 luglio 1980 il comandante del volo BMW185 ha segnalato sulla frequenza 134.2 di Roma ACC di aver incrociato un aviogetto F104 in prossimità di Teano/VOR e quasi alla stessa quota. Le indagini svolte in merito da questa direzione hanno portato alle seguenti risultanze. Il controllore di settore ha svolto l'azione di controllo basandosi esclusivamente sull'ausilio del radar, la scarsa superficie riflettente e la momentanea mancanza di risposta dell'aviogetto non gli hanno permesso di discriminare la traccia dell'F104. Un errore di valutazione della posizione dello stesso ha indotto il controllore radar di settore ad autorizzare la salita del DC9 causando il disservizio segnalato.

- Messaggio dell'11 luglio 1980 Aeronautica Militare Regione Informazione Volo Roma Direzione Ciampino, diretto a ITAV Roma.

In ordine alla segnalazione del comandante di volo IH779 F26 (Bergamo – Roma) del giorno 16/6/1980 “che ha avvisato di avere in vista 2 F104 che gli hanno attraversato la rotta alla stessa quota e che inoltrerà rapporto di near collision”.

- Messaggio del 1 settembre 1980 Aeronautica Militare Regione Informazione Volo Roma Direzione Ciampino, diretto a Ministero Trasporti e altri.

Il comandante del volo IH 779 ha segnalato che il giorno 16 giugno 1980 alle 17:55. FL 230 sulla rotta Firenze Bologna, esattamente a 40 miglia nautiche a nord di BOL avvistava allo stesso livello, a una distanza di circa 200 metri due F 104 che gli attraversavano la rotta da ovest verso est e che solo la pronta azione di evitamento cui era istruito dal controllore radar evitava la reale collisione.

Dalle indagini esperite da questa ITAV è emerso che la mancata collisione è da imputarsi a un non accurato coordinamento effettuato tra i controllori di due settori di Roma ACC. Il controllore si avvedeva dell'inadeguata separazione esistente fra i succitati aeromobili quando la traccia relativa agli



F 104 compariva sullo schermo radar ormai in prossimità dell'aerovia A14 e provvedeva tempestivamente ad istruire l'aereo IH779. Tale intervento non permetteva comunque di ristabilire la separazione radar prevista.

- Segnalazione comandante volo AZ. 491. I- DIRK - B727 Malta Fiumicino del giorno 13 luglio 80.

Si riporta parte della conversazione terra bordo terra intercorsa tra Roma radar e l'aereo AZ491.

AZ491: Roma da AZ491. Vorremmo che ci informaste chi ha lanciato questo pallone, se è possibile.

ROMA: 491. Stiamo chiedendo alla torre di Ciampino perché noi così su due piedi non lo sappiamo.

AZ491: sì grazie. Vi saremmo grati di saperlo. Noi faremo rapporto ufficiale sul piano di volo. Vorremmo che lo facesse altrettanto voi.

ROMA: Ok. Cioè praticamente lei lo ha incrociato a 4 o 5 miglia a sud di Ciampino, è corretto?

AZ491: 19 da Fiumicino quando avevamo appena lasciato Ciampino mentre lei mi stava parlando, mi è saltato il cuore praticamente perché sembrava un aeroplano. Ci sarà passato a 50 m.

Roma. Ok 491.

- Relazione sul fenomeno osservato alle 18:58 zulu del 26 agosto 1980 sul volo. 772. Diretto al Comandante Chiappelli, direttore operazioni di volo.

Il sottoscritto Antonino Di Leo, in volo quale copilota sulla linea IH 772 del giorno 26/08/1980, ha avuto modo di osservare il fenomeno che qui di seguito descrive. In salita per F 240 dopo aver virato sulla NDB di Pratica di Mare per un inbound di 30° al punto Puma dell'Ambra 14, alle 18:58 Zulu avevamo raggiunto FL 140, e un punto sulla rotta per il Puma che può essere identificato dalla intersezione di questa con il radiale 150 del VOR di Bolsena, praticamente sul lago di Albano.



Dalla posizione su indicata abbiamo assistito a un fenomeno quanto mai strano, svolgentesi in forma dinamica da destra verso sinistra per una durata di circa 4 o 5 secondi. Si è avuto un primo bagliore molto intenso di colore tendente al bianco, seguito dall'inizio della visione di un corpo che procedeva ad altissima velocità in direzione del sud-est verso nord-ovest e che lasciava dietro di sé, pur facendone parte, una scia luminosa verde molto intensa. Tale scia ha seguito un percorso che abbracciava circa 50° del mio campo visivo, presentando un andamento orizzontale con origine al di sotto di uno strato di nubi alte che poi accertammo avere la loro base a circa 24.000 piedi. Questo corpo, dopo aver percorso circa i 4/5 della traiettoria descritta, si divideva in due e le scie sempre vicine andavano estinguendosi. E' da precisare che l'intensità della luce da molto intensa all'inizio della scia andava attenuandosi lungo il percorso, fino ad estinguersi. Ciò è quanto è stato visto dal sottoscritto che ha cercato di visualizzarlo graficamente nell'allegato disegno.

A parere del sottoscritto, vi sono tre elementi del fenomeno che lo indicano come estremamente pericoloso per la sicurezza del volo:

- 1) Il fenomeno si è manifestato al di sotto di uno strato di nubi la cui base era 24.000 piedi.*
- 2) L'oggetto aveva una velocità molto elevata.*
- 3) La traiettoria dell'oggetto aveva un andamento orizzontale.*

Anche colleghi del Controllore del Traffico aereo con cui eravamo in contatto radio hanno avuto modo di osservare il fenomeno, pertanto anche la loro visione dovrebbe essere di valido aiuto.

- Nota inviata al Direttore operazioni volo comandante Chiappelli.

Dal comandante Fernando Gentile. Volo IH 772 scalo Ciampino Bergamo 18:58 del 26/08/1980 Oggetto Avvistamento di fenomeno anomalo.

Dopo aver lasciato PRA NDB con prua a 030 come istruito dal controllo radar in rotta per il punto "PUMA A14" in salita per livello 240 attraversando livello 190 avvistavano una scia luminosa con traiettoria



orizzontale proveniente da sud-est. Il velivolo era in quel momento con ali perfettamente livellate. Stabilizzato in prua a 030. La traccia viaggiava a velocità elevatissima e arrivata circa alla nostra altezza esplodeva irraggiando intorno per 360° detriti incandescenti. Il nucleo dell'esplosione era di colore rosso fuoco, mentre tutto intorno emanava un'intensa fiamma color verde. Difficile determinare la distanza, posso solo dire che il fenomeno nello spazio aveva una grandezza di una sfera con circa 80 cm di diametro. Informavo di ciò il controllo ACC di Roma sulla frequenza 134.20 e subito dopo la nostra conversazione l'ATI 065 interveniva confermando tutto ciò che avevo riferito. Inoltre l'operatore radar mi informava che altri aeromobili avevano riportato su altre frequenze il fenomeno.

Si riporta la conversazione terra/bordo/terra fra Roma ACC e l'aereo IH772 del 26 agosto 1980, nella quale si è inserita anche l'equipaggio dell'aereo BM065.

EH 772: *Parliamo italiano, è meglio. Abbiamo visto una grande esplosione con una luce verde e rossa, una esplosione molto grande.*

ROMA: *E' un po' disturbata la trasmissione 772, volete ripetere?*

IH772: *Dunque, mantenendo prua 030 mentre ci chiamavate abbiamo assistito a un'esplosione in aria, un'esplosione con una scia proveniente da ovest, da est verso ovest. Dopo abbiamo assistito a una esplosione con luce verde, rosso, verde, rosso, molto viva e ben evidente. La distanza naturalmente non possiamo determinarla.*

Roma: *Direzione est ovest. Avete detto giusto?*

IH772: *Diciamo Sud est - nord ovest. Quelli erano i punti cardinali. Comunque sul track 0 30 diciamo da est verso ovest.*

Roma: *772 ricevuto.*

IH772: *Sta per raggiungere 240, la 772. Eh scusate, noi vorremmo aggiungere una cosa, ora noi qui abbiamo delle nubi stratificate. Il fenomeno si è verificato, a nostro avviso, sotto le nubi.*

Roma: *772 radar.*

IH772: *Avete copiato Roma?*

ROMA: *No ripetete, scusate.*

IH772: *Dunque noi ora siamo a 240 ci sono delle nubi stratificate sopra, e il fenomeno, a nostro avviso si è verificato al di sotto delle nubi e diciamo che questa esplosione è avvenuta, molto grande l'esplosione, quindi, con frammenti incandescenti, come se fosse esploso un bersaglio, un aereo o qualcosa del genere.*

ROMA: *Si 772 ricevuto, infatti, c'è stata riportata anche da altri aerei. In altre posizioni stiamo controllando grazie.*

IH772: *Va bene grazie ci può tenere informati eventualmente?*

ROMA: *Si, grazie.*

BM065: *Roma la 065 conferma quanto ha detto l'altro aereo.*

ROMA: *Ripetete.*

BM065: *La 065 e conferma quanto detto dalla 772, una forte luce verde ci ha dato l'impressione come di una esplosione o di una stella rientrante, ma sicuramente di dimensioni molto più grosse con frammenti incandescenti ovviamente non riconoscibili dalla distanza di 30 miglia dalla nostra posizione verso Brindisi.*

ROMA: *Era in direzione di Brindisi oppure la l'avete vista in fronte a voi quando in avvicinamento a Teano come direzione?*

BM065: *La direzione era da Brindisi verso Teano. Diciamo parallelamente alla nostra rotta e l'avvistamento risale a 30 miglia fa.*

ROMA: *Ricevuto 0 65 grazie.*

Si riporta la conversazione terra/bordo/terra fra Roma ACC e l'aereo HS1146 del giorno 26 agosto 1980.

HS1146: *Roma HS 1146.*

ROMA: *Avanti.*

HS1146: *Siamo sotto radar?*

ROMA: *Ancora no, tra tre minuti penso.*

HS1146: *Perché un minuto fa abbiamo visto davanti a noi una scia luminosa come un razzo che poi si è disintegrato, diciamo un sacco di luci che sono sparite da est verso ovest.*

ROMA: *Da est verso ovest ricevuto.*

HS1146: *Sarà stato all'incirca, non so, un 20 30 miglia davanti, adesso la distanza esatta con questa luce non l'abbiamo potuta stimare.*

ROMA: *Ricevuto HS1146.*

HS1146: *Era una cosa tipo, non so missile o qualcosa del genere, che poi si è disintegrata in quota.*

ROMA: *abbiamo compreso HS 1146. Da parte nostra nessuna esercitazione militare nella zona. Per quanto riguarda il fenomeno da lei segnalato in precedenza, comunque faccio la sua segnalazione.*

HS1146: *Ricevuto HS, 1146.*

- Segnalazione near collision effettuata dal maresciallo Riganti Gino, appartenente all'Arma dei Carabinieri 2° Nucleo Elicotteri - Orio al Serio del 26/8/1980, ore 08,19.

“Nell'ora sopraindicata provenendo da Orzinuovi in contatto con TWR Ghedi, altezza di Verolanuova, quota di 500 piedi sul QNH 3014 fornitoci poco prima da Ghedi TWR. Sole negli occhi, volo rettilineo orizzontale. Alla distanza di circa 200 metri, stessa quota, venivamo sorpassati sulla sinistra da una coppia di Jaguar oppure F4, nazionalità, impossibilitata a rilevare, che distanti tra loro circa 500 metri seguivano in quel punto una rotta di circa 150/160. Immediatamente notificato a TWR Ghedi tale avvistamento, veniva risposto trattarsi di traffico sconosciuto. Provvediamo a segnalare in frequenze i dati sopra riportati”.

- Segnalazione comandante volo BM313 DC9 (Fiumicino – Trapani) del 13/9/1980.

Il Volo BM313 lascia il punto A13B alle 12,41 zulu FL 250 in rotta per PAL. Alle ore 12,15 zulu, posizione 43 miglia nautiche da Palermo informa l'ACC di Roma Ciampino di avere incrociato un aeromobile specificando: bireattore mimetizzato con ala a delta a una quota di 3500/4000 piedi inferiore alla propria.



Si riporta sulla vicenda la conversazione terra/bordo/terra tra Roma ACC e voli BM1112 e BM313 del 13/9/1980:

BM1112: *Ha lasciato 150, la 1112.*

ROMA: *1112 ricevuto continui con Palermo 120.2.*

BM1112: *120.2, c'è un militare qua sotto che gironzola a 40 miglia a nord di Palermo? Ok, cambiamo con Palermo.*

ROMA: *Ricevuto 1112 grazie per l'informazione.*

ROMA: *BM313 ha copiato, il messaggio della 1012 che la precede.*

BM313: *Sì, abbiamo inteso che c'è un militare intorno alle 40 miglia a nord di Palermo.*

ROMA: *E' affermativo?*

BM313: *OK, stiamo con gli occhi aperti e non sapete dirci che quota sta?*

ROMA: *No, comunque proveremo adesso a richiederlo tramite Palermo. Evidentemente si tratta di un operativo, visto che c'è già un Notam di traffico operativo fuori spazi aerei controllati.*

BM 313: *Ha fatto il bravo la 313.*

ROMA: *313 ricevuto Palermo ci avverte che ha già ricevuto le informazioni che la riguardavano.*

BM313: *Affermativo, siamo passati su Palermo per chiedere all'altro aereo precedente, qualche notizia in più?*

ROMA: *Ricevuto eravamo in contatto anche noi con Palermo, ci riporti quando pronti per la discesa.*

BM313: *Riporteremo.*

ROMA: *Dalla 313, 250 di livello 43 miglia da Palermo abbiamo più o meno incrociato sulla nostra destra un altro traffico.*

ROMA: *Ricevuto 313. Può darci qualche informazione in più sul traffico? Eventualmente i colori o, se possibile il tipo e il livello che aveva?*

BM313: *allora il livello che aveva era circa 3500 barra 4000 piedi. Sotto di noi la rotta doveva avvenire, doveva venire da 0, 30 con prua nord e l'aereo bireattore caccia mimetizzato.*



ROMA: 313 ricevuto, richiami quando è pronto per la discesa?

BM313: Richiamerà.

ROMA: Comunque il 313 conferma che il traffico che aveva in vista era sicuramente in aerovia.

BM313: Affermativo era nei limiti della ferrovia per quello che abbiamo potuto capire noi, se ci ha visto rilevato sui suoi apparati ha girato verso la nostra destra, cioè verso la sua sinistra, stimiamo, con la differenza di quota, era praticamente una rotta di collisione.

ROMA: 313, Roma ricevuto noi faremo rapporto per quanto lei è la 1112 hanno riferito comunque saremo lieti se facesse anche lei una notifica dell'incidente.

BM313: OK arrivati a Trapani e lo faremo.

ROMA: Grazie.

BM313: Roma la 313. Per informazioni vi riportiamo i dati che riporteremo a Trapani o alla compagnia. Secondo dove riusciamo a fare rapporto. La distanza era 43 miglia da PAL, livello stimato 220/230. La prua stimata dell'aeroplano. 030 e la virata che ha intrapreso intorno a 270 era a un 3 miglia dalla nostra posizione.

ROMA: Ricevuto 313. Abbiamo copiato tutto tranne la prua conferma 030.

BM313: Prua stimata di intercettazione nei nostri riguardi era intorno a 030 la prua che ha assunto in seguito intorno a 270. L'aeroplano per quello che abbiamo visto era un bireattore con ala a delta scuro, mimetizzato. Ovviamente le marche di nazionalità e il tipo esatto non abbiamo potuto rilevarlo.

ROMA: 313, Roma ricevuto.

Messaggio del 5 novembre 1980 Aeronautica Militare Regione Informazione Volo II R.A. diretto all'I.T.A.V.

Non è stato possibile identificare l'aeromobile segnalato dal comandante il volo BM313.

Si precisa che il giorno 13/9/1980 era in atto sulla FIR di Roma attività militare aerea della U.S. Navy (Notam 1^ classe A3965 del 10/9/1980).



- Segnalazione near collision del comandante Berta Giampiero volo AZ167 DC9. Tratta Palermo Roma Fiumicino del 15/9/1980.

Luce abbagliante, notevolmente più veloce di qualsiasi aeromobile. Prua opposta, poche centinaia di piedi superiore. Si pensa sia un missile o altro oggetto balistico.

Analoga denuncia di evitata collisione del volo AZ 167 è stata fatta dalla società Alitalia al Ministero dei Trasporti il 23 settembre 1980. Con la lettera si evidenzia “sopra Pomigliano, livello 240, mancata collisione con missile o altro oggetto sparato con direzione Sorrento, passato pochi piedi sopra l'aeromobile alle 09:00 50.

Al riguardo vi è una lettera manoscritta con intestazione Alitalia del seguente testuale tenore:

Il giorno 15 settembre 1980 alle 09:50. Zulu durante il volo di linea AZ 167 Palermo Roma, stabilizzati in crociera a livello 240 su rotta Sorrento Pomigliano un oggetto luminoso incrociava la rotta dell'aeromobile. La traiettoria di tale oggetto era contraria alla nostra direzione di moto e leggermente ascendente. La velocità e il tempo del contatto visivo erano tali da impedire qualsiasi azione per evitarlo.

L'oggetto è sfilato superiormente la cabina di pilotaggio penso di pochi piedi. A una analisi (inc.) del primo ufficiale Ezio Bertolini e dello stewart, che in quel momento si trovava in cabina per ricevere i dati della discesa, l'oggetto è sembrato essere lo scarico di una propulsione a razzo. La velocità elevatissima ci ha fatto escludere il trattarsi di qualsiasi tipo di aeromobile noto. La luminosità tanto intensa da non aver mai riscontrato in precedenza. Chiamato immediatamente il controllo di Roma sulla 134.2 abbiamo ricevuto risposta negativa su eventuali tracce radar. Annunciato ufficialmente il fatto via radio sono stati compilati i moduli di mancata collisione, dei quali uno è stato inoltrato all'arrivo al CDA di Fiumicino e gli altri due inseriti nella busta rossa della borsa di navigazione. È stata fatta una nota succinta sul FPL. Quanto sopra, per conoscenza del comandante G. Marchini, capo servizio DC9 del comandante G. Berta, titolare del volo 167.

Firma illeggibile, Roma, 20 settembre 1980.



Si riporta sulla vicenda la conversazione terra/bordo/terra tra Roma ACC e volo167 del 15/9/1980:

AZ167: *Buongiorno Roma, AZ 167.*

ROMA: *167 avanti.*

AZ 167: *Noi abbiamo fatto uno stranissimo incontro, una luce bianchissima. Sembrava un missile a una velocità strabiliante, circa 10 secondi fa sopra di noi, su prua opposta.*

ROMA: *Prua opposta noi non abbiamo nessun traffico riportato la zona di 250, vediamo un pò se era occupata da Grazzanise. E riuscito a capire che tipo di aeromobile era?.*

AZ 167: *Troppo veloce? Era una cosa così, l'abbiamo visto, non so per 1/10 di secondo.*

ROMA: *Ricevuto, controlliamo con Grazzanise. più alto di lei, vero?*

AZ 167: *pochissimo più alto di noi. Ma non era un aeromobile, era un missile, un qualcosa di sparato a una velocità notevolmente superiore a qualsiasi altro aeromobile. Roma ricevuto faremo delle indagini.*

AZ 167: *Speriamo bene. Confermiamo praticamente che non si trattava di un traffico, ma proprio di un oggetto velocissimo, simile a un missile.*

ROMA: *Ricevuto 167.*

Messaggio del 17 settembre 1980 Aeronautica Militare Regione Informazione Volo Roma Direzione Ciampino, diretto all'ITAV Sulla segnalazione, il comandante volo AZ 167. Palermo Fiumicino del 15 settembre 1980.

Il comandante del volo AZ 167 segnalava l'avvistamento di un oggetto velocissimo, simile a un missile in rotta opposta e di poco più alto. Dall'indagine attivata al momento della segnalazione non sono emersi elementi utili all'identificazione dell'oggetto segnalato.

Il controllore di settore ha dichiarato di non aver osservato sullo schermo radar alcuna traccia che potesse essere correlata con la segnalazione del comandante con il volo in oggetto.



- Segnalazione U.F.O. (tratto Sorrento/Pomigliano) comandante volo AZ167 DC9 (Palermo Fiumicino giorno 15 settembre 1980 Near collision Report. Segnalazione comandante volo AZ. 122 DC 9. Rotta Roma Palermo, giorno 8 Marzo 1980.
L'ITAV ha inoltrato le fotocopie dei Notams di 1^ classe emessi il giorno 15/9/1980 concernenti i tiri a fuoco autorizzati dalla II e III Regione Aerea.
- Telecomdife da Aeroradar Poggio Ballone a ITAV segnalazione mancata collisione volo ISNAG da LIMM a LIRA del giorno 24 ottobre 1980. *Esperate opportune indagini da documentazione nostro possesso non risulta che questo centro radar avesse in contatto radio radar velivolo oggetto. Ulteriori indagini identificazione velivolo F104 non sono state possibili in quanto nastri registrazioni radar vengono smagnetizzati secondo norme in vigore, causa limitata disponibilità stessi.*
- Segnalazione Near collision del Comandante Franco Checquolo. Velivolo Alitalia B 727. Volo AZ393. Da LIMM a LIRF
“AZ393 autorizzata dalla procedura standard dopo TAQ per pista 34 lasciava FL 210 dopo TAQ per 6000 piedi. Al momento di lasciare FL 195 incrociava AZ865 FL2 200 in perfetta rotta di collisione. Il comandante della AZ393 valutando il traffico opposto, stessa quota, che stava attraversando (FL 200) incrementava il rateo di discesa evitando la collisione.”
- Segnalazione Near collision del Comandante Francesco Portento. Velivolo Alitalia B 727. Volo AZ865. Da DTTA a LIRF del 28/11/1980
“AZ865 autorizzata a fare 360 sul VOR di TAQ (illeggibile) giunto sul VOR di TAQ proveniente da Esimo prua (illeggibile), incrociava il volo AZ393 in perfetta rotta di collisione, quasi alla stessa quota, cioè FL 200.
- Segnalazione near collision volo AZ1261 (Londra/Pisa) aereo DC9 del 16/11/1980 redatta dal comandante Walter Gazzo.



Dati statistici Aeronautica su fenomeni di quasi collisione.

Dai dati statistici elaborati dall'Aeronautica Militare Ispettorato Assistenza al Volo (I.T.A.V.), come descritti nel documento del 13 maggio 1983, emerge che nell'anno 1980 si sono verificati trentadue episodi complessivi di mancate collisioni di cui otto nel mese di giugno e due nel mese di luglio.

Considerazioni.

Come si è detto, una delle ipotesi ritenuta come possibile causa della caduta del DC9 Itavia il 27 giugno 1980 è stata quella indicata, in particolare nella Nota Aggiuntiva (della quale si è parlato) dal perito prof. Carlo Casarosa, e accettata favorevolmente dall'altro perito Manfred Held, della "quasi collisione" (id est near collision).

E' stato spiegato dai fautori della tesi che essa non deve intendersi come l'avvenuto impatto fra due aerei (nella fattispecie di un aereo contro il DC9 Itavia), ma, esclusivamente, come il fenomeno di interferenza fra scie degli aerei che possono determinare delle problematiche su uno dei velivoli interessati al fenomeno, fino anche a provocare la rottura di una parte di esso a seguito della quale conseguirebbero (o potrebbero conseguire) ulteriori danni alla struttura del velivolo potendone, in alcuni casi e per la gravità della rottura, causare la destrutturazione dell'aereo interferito.

Riportata nell'ambito corretto della terminologia tecnica come spiegata, innanzitutto, dal prof. Casarosa, la lettura degli atti sopra riportati, ovviamente per campione, convince che la "quasi collisione" non è un fenomeno raro da verificarsi, anzi è una situazione critica che si può verificare, e si verifica spesso, nei cieli allorquando un'aerovia è impegnata da diversi aerei, autorizzati e non, ovvero legittimati e abusivi.

Nella tipologia e casistica completa nella quale può concretizzarsi e cioè di interferenza fra aerei, di interferenza di aereo con missile o di aereo con oggetto non identificati, la quasi collisione può ritenersi uno dei pericoli più presenti nello spazio aereo e, quindi, una grave fonte di minaccia alla sicurezza dei voli, in particolare a quella degli aeromobili adibiti al trasporto civile che "subiscono" la presenza di "altro" traffico.



Dagli atti esaminati, diversi sono stati i casi denunciati di interferenza al traffico civile da parte di velivoli militari (F104, da soli o in coppia) ovvero dal pericolo costituito dalla presenza in volo di un missile o di qualche oggetto che, dopo avere attraversato l'aerovia destinata ai voli del traffico civile, è esploso in aria lasciando dei detriti e delle tracce di luce e di colore intenso.

Velivoli e/o oggetti che gli addetti alle postazioni dei radar, interpellati dai comandanti degli equipaggi in volo, hanno riferito di non avere mai visto sullo schermo radar e che non sono stati identificati nei successivi accertamenti svolti dall'I.T.A.V.

Tale situazione di interferenza, che non dovrebbe realizzarsi mai dovendo gli aerei poter viaggiare in assoluta sicurezza senza che possano, neanche per ipotesi, essere interferiti nella loro navigazione da altri velivoli e/o oggetti, è senz'altro foriera di pericolo grave per l'incolumità dei passeggeri a bordo degli aerei.

La documentazione esaminata, quindi, ci convince che all'epoca dei fatti, vi era una situazione di insicurezza dei voli di linea per effetto della presenza di traffico aereo militare e di esercitazioni aeronavali che venivano svolte anche interessando le aerovie destinate al traffico civile.

Una concreta situazione di interferenza di aerei che ha avuto modalità continua e non sporadica, di cui – in tanti casi – neanche i controllori del traffico aereo erano a conoscenza, ciò costituendo un ulteriore elemento di pericolosità per l'impossibilità di avvertire, tempestivamente, gli ignari equipaggi dei velivoli del traffico civile.

In sostanza non una situazione di eccezionalità del pericolo, ma – al contrario – di normalità dello stesso che gli equipaggi degli aeromobili civili dovevano affrontare in emergenza di volta in volta e senza alcun avviso, situazione di fatto che, o per le particolarità della dinamica dei voli, o per pura casualità ovvero per la professionalità dei comandanti degli equipaggi, non si è tradotta in concreto disastro come, purtroppo, è avvenuto la sera del 27 giugno 1980 ai danni del DC9 Itavia.

La presenza nello spazio aereo di altri velivoli che viaggiavano sulla stessa aerovia con traiettorie parallele e interferenti al DC9 è, dunque, sulla base dei dati radar, un dato di fatto incontestabile che ha determinato la situazione di pericolo per la sicurezza del volo e che la sera del 27 giugno 1980 si è tramutato in concreto e irreparabile danno per tutte le persone che erano imbarcate sul DC9 Itavia.

In definitiva, quanto detto dimostra che non è possibile sostenere che la quasi collisione sia un fenomeno raro.

L'affermazione in tal senso da parte di alcuni va quindi rigettata affermandosi che la situazione di interferenza in volo è stata una condizione di fatto che si è avuta nei cieli italiani in tanti casi e da ciò ne sono derivate potenziali situazioni di pericolo che si sono concretizzate, purtroppo, la sera del 27 giugno 1980.

Ciò, ovviamente, è cosa diversa, dalla collisione fra due aerei, ma quest'ultima ipotesi non è mai stata sostenuta dal prof. Casarosa.

Invero, nel caso di avvenuta collisione si sarebbero dovuti rinvenire i resti di due aerei e non di uno solo come è avvenuto nella fattispecie che ci occupa.

Tecnicamente, per quanto contenuto nella documentazione sopra esaminata, l'interferenza che è stata possibile (e che si è verificata) nelle nostre aerovie, quanto meno con riferimento all'anno 1980, determina (o può determinare) la compatibilità della caduta del DC9 sia a causa dell'interferenza con altro aereo (o altri aerei) che i dati radar hanno dimostrato essere presenti la sera del 27 giugno 1980 in quel luogo e in quel preciso momento, sia con l'eventuale lancio di un missile da parte di un altro aereo ovvero nel corso di una esercitazione.

La prima delle due ipotesi si ritiene essere più rispondente al caso concreto verificatosi essendo stata riscontrata oggettivamente dagli accertamenti di natura tecnico scientifica sul relitto eseguiti dai vari collegi specialistici ausiliari a quello principale.



Documenti provenienti dal Ministero della Difesa. Gabinetto del Ministro.

L'ufficio di Gabinetto del Ministro della Difesa, in ossequio alla Direttiva del P.C.M. di conferire atti all'Archivio di Stato sulla vicenda Ustica, ha qui trasmesso, per l'acquisizione del relativo Nulla Osta, undici documenti riguardanti, in sintesi, la risposta degli uffici dello Shape con la quale si riferisce di non avere documentazione radar; la richiesta delle autorità libiche di poter ottenere la restituzione del corpo del pilota e del relitto del Mig; la risposta della NATO circa le attività svolta alla presenza del G.I. dott. Priore, con la quale è stato detto di avere adempiuto a quanto di competenza.

La documentazione trasmessa non ha aggiunto alcunché al patrimonio conoscitivo dell'ufficio.

Infatti, la verifica degli atti versati dal ministero della Difesa ha fatto constatare che si tratta di documenti, in gran parte, costituenti semplice corrispondenza fra uffici ovvero di atti già acquisiti o consegnati, illo tempore, all'Autorità Giudiziaria procedente.



L'IPOTETICA PISTA PALESTINESE" NELLA PROSPETTATIVA DELL'ON.LE GIOVANARDI.

Anche per la strage di Ustica (così come avvenuto per quella alla stazione ferroviaria di Bologna del 2/8/1980) è stata prospettata da alcuni la matrice terroristica dell'attentato.

In particolare, ipoteticamente, la paternità della condotta deterministica della caduta dell'aereo è stata attribuita all'attività terroristica del Fronte Popolare Liberazione della Palestina (in seguito F.P.L.P).

In tal senso l'ipotesi è stata adombrata dalle parole e dagli scritti dell'on.le Carlo Giovanardi il quale, come componente della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte dell'on.le Aldo Moro, con una lettera, datata 16 settembre 2016, indirizzata al Procuratore della Repubblica di Roma ha segnalato, con riferimento alla vicenda di Ustica, di avere avuto la possibilità, in quanto a ciò debitamente autorizzato per il ruolo ricoperto, di consultare e di annotare documenti classificati "segretissimi" e "segreti" relativi al periodo ottobre 1979 giugno 1980 provenienti dall'ambasciata italiana a Beirut relativi alle reazioni delle organizzazioni palestinesi dopo il sequestro a Ortona di missili terra aria trasportati da elementi della resistenza palestinese assieme a membri italiani dell'area dell'Autonomia.

L'ex senatore ha, quindi, indicato nel carteggio esistente fra i Servizi Segreti italiani a Beirut del colonnello Giovannone e il Governo italiano l'esistenza di documenti che potrebbero portare *"uno straordinario contributo per capire cosa possa essere avvenuto 36 anni fa nei cieli di Ustica"*.

L'ex parlamentare ha ribadito l'assunto con lettera del 19/6/2020 inviata al Presidente del Consiglio pro tempore e, successivamente in un allegato inviato, in data 24/6/2020, all'ufficio sicurezza della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha indicato i documenti ritenuti importanti, specificandoli per date e argomento.

Si riportano qui unicamente le date rinviando, per l'esauritiva comprensione, alla lettura dell'allegato, tenuto conto che di essi si parlerà dettagliatamente nel prosieguo: 7 ottobre 1979; 13 – 14 – 16 - 20 – 21 novembre 1979; 18 dicembre

1979; 2 febbraio 1980; 10 marzo 1980; 14 aprile 1980; 12 e 21 maggio 1980; 16 e 27 giugno 1980; 14 luglio 1980.

Prima di analizzare la prospettata ipotesi, va fatta una doverosa premessa su alcuni aspetti della vicenda al fine di contestualizzare e inquadrare il fatto dal quale l'on.le Giovanardi ha ritenuto di enucleare possibili elementi a sostegno della tesi che il DC9 Itavia fosse stato oggetto di attentato da parte delle forze terroristiche palestinesi.

Il sequestro dei missili Strela a Ortona (CH) e i relativi processi.

In data 8 novembre 1979, in Ortona (CH) i Carabinieri, a seguito di un controllo a un furgone, sequestravano due sistemi d'arma missilistici del tipo terra-aria SAM 7 "Strela" di fabbricazione sovietica, completi di quattro generatori e congegni elettrici a scatto.

Nella circostanza venivano tratti in arresto per i reati di detenzione e porto di arma da guerra, nonché di introduzione di armi da guerra nello Stato italiano, Daniele Pifano, Giuseppe Neri e Giorgio Baumgartner, tutti militanti di "Autonomia Operaia". Successivamente, nel corso delle indagini, veniva tratto in arresto per la medesima vicenda, e per gli stessi reati, Salem Abu Anzeh.

Quest'ultimo, cittadino giordano di origini palestinesi, aveva frequentato l'università a Perugia e a Bologna, era il rappresentante in Italia del Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina di George Habbash e delegato anche alle attività militari e al rifornimento di armi; il predetto, al tempo stesso, era anche un soggetto che si "relazionava" con il Servizio segreto militare italiano.

A seguito della perquisizione dell'abitazione venne ritrovata nella disponibilità di Saleh, oltre a numeroso materiale interessante le indagini sulle armi, l'annotazione di un numero telefonico (06 6799421) con indicato vicino il nome Stefano.

Gli accertamenti effettuati permisero di verificare che trattavasi dell'utenza della residenza romana del colonnello Stefano Giovannone, all'epoca capocentro del Sismi a Beirut, e uomo di riferimento dell'on.le Aldo Moro.



Il processo di primo grado davanti al Tribunale di Chieti si svolse con il rito direttissimo e si concluse con sentenza emessa il 25 gennaio 1980 con la quale gli imputati furono condannati per detenzione e porto di armi e assolti, per insufficienza di prove, per il reato di introduzione di armi da guerra nel territorio italiano.

Nelle more del processo di appello Abu Saleh venne scarcerato a seguito di sentenza emessa dalla Corte di Cassazione in data 14 agosto 1981.

La Corte di Appello dell'Aquila, con sentenza del 18 gennaio 1982, assolse con formula piena tutti gli imputati dal delitto di importazione in Italia di armi da guerra e rideterminò la pena in cinque anni a fronte dei sette irrogati dal primo giudice. (tale circostanza, si vedrà in seguito, assumerà particolare valore in relazione a uno dei contenuti del carteggio Giovannone/OLP.)

La Corte di Cassazione con sentenza del 13 maggio 1983 rigettò i ricorsi formalizzati dal P.G. e dagli imputati e la sentenza acquistò valore di giudicato.

Nel 1991 il condannato Abu Saleh, in applicazione della normativa sul condono dello stesso anno, ottenne un ulteriore sconto di pena, che fu dichiarata estinta per intervenuta prescrizione con ordinanza del 27 aprile 1998.

La documentazione attestante i rapporti fra il Capo Centro del Sismi a Beirut (col. Giovannone) con l'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (in seguito l'O.L.P.) e il supposto movente in esse della strage di Ustica.

L'on.le Giovanardi dopo aver consultato i predetti atti ha ritenuto di individuare nel contenuto di essi l'esistenza di un collegamento fra il sequestro dei missili a Ortona e l'avvenuta strage del DC9 atteso che il primo avvenimento sarebbe stato (o potrebbe essere stato), un atto di violazione del cd. "Lodo Moro" all'epoca esistente fra l'Italia e l'O.L.P., organizzazione della quale faceva parte il F.P.L.P.



Il cd. Lodo Moro.

Il cd. Lodo Moro risale alla metà degli anni settanta e si è realizzato, esclusivamente sulla parola (quindi un accordo verbale), fra il col. Giovannone (del quale Moro nutriva grande fiducia) e il leader palestinese Yasser Arafat dopo l'avvenuta strage di Fiumicino del dicembre del 1973.

Nella sostanza, l'Accordo sarebbe stato la conclusione di un negoziato fra l'Italia e l'O.L.P. in ottemperanza del quale quest'ultima si sarebbe impegnata in un patto di non aggressione e di preservazione del territorio nazionale italiano da attentati di natura terroristica ottenendo quale contropartita da parte dell'Italia il sostegno alla causa palestinese.

E' bene anticipare e precisare che il contenuto del cd. *Lodo Moro* non prevedeva alcuna immunità, che ovviamente non poteva essere concessa, per le eventuali azioni terroristiche palestinesi, ma esclusivamente quello di sostenerne le ragioni, anche giuridiche, dell'agognato riconoscimento del popolo palestinese al diritto di autodeterminarsi. Risultato, quest'ultimo, che fu raggiunto pienamente – e con il decisivo contributo del nostro Paese - all'esito del vertice della Comunità Europea (CEE) svoltosi a Venezia il 12 e il 13 giugno 1980 mediante l'emanazione della "*Dichiarazione di Venezia sul problema Medio Orientale*" (Risoluzione del Consiglio Europeo) con la quale, appunto, fu riconosciuto il diritto del popolo palestinese, di Yasser Arafat e dell'O.L.P. in virtù del quale ebbero la legittimazione strategica e politica che consentì il percorso, fino a quel momento negato, di ottenere la Palestina il riconoscimento di Stato indipendente.

E, infatti, proprio in ossequio a tale contenuto del cd. Lodo Moro le Autorità italiane preposte alla vicenda de qua hanno avuto modo di interloquire – per il tramite del rappresentante dei Servizi – in modo assolutamente positivo per vanificare, in maniera efficace e definitiva, i cd ultimatum che, di volta in volta, gli interlocutori rappresentavano verbalmente al colonnello Giovannone e questi li riportava alle Autorità di Governo.



La tesi terroristica di matrice palestinese come causa della strage di Ustica.

Come si è innanzi premesso, la vicenda relativa alla cd. "pista Palestinese" è salita alla ribalta della cronaca quando l'on.le Carlo Giovanardi, con missiva a sua firma, aveva dichiarato di avere preso visione degli atti classificati "segreto" e "segretissimo" che a suo dire contenevano documenti che avrebbero potuto portare "uno straordinario contributo per capire cosa sia successo al DC9".

La tesi che vorrebbe ricondurre la caduta del DC9 Itavia il 27 giugno 1980 a un'azione terroristica di matrice palestinese è stata fondata sulla base di alcuni documenti che sono stati estrapolati dall'articolato e complesso carteggio prodotto dal capo Centro Sismi a Beirut colonnello Giovannone.

Il fautore (o i possibili o potenziali fautori) della citata ipotesi ha (hanno) ritenuto di individuare elementi che collegano (o che potrebbero collegare) l'arresto dei tre appartenenti ad Autonomia Operaia e del palestinese Abu Saleh del novembre 1979 alla strage del DC9 del 27 giugno 1980 sulla base dei documenti che si indicano di seguito, come dai predetti riportati nelle loro richieste alle Autorità di Governo.

- **7 ottobre 1979** data del sequestro dei missili a Ortona.
(N.B. La data indicata è palesemente errata essendo avvenuto il sequestro in data 8 novembre 1979 n.d.r.);
- **14 novembre 1979** arriva il rappresentante dell'O.L.P. a Roma con una lettera personale di Arafat per Cossiga nella quale si sottolineano le responsabilità libiche per quanto riguarda i lanciati missili sequestrati;
- **13 novembre 1979** Hammadi (O.L.P.) dice di non avere lettere per Cossiga. Attenzione la lettera c'era ma Hammadi ha ritenuto opportuno non consegnarla;
- **16 novembre 1979** Arafat e Gufo hanno compreso che l'episodio di Ortona costituisce la prova sinora mancante della collusione fra palestinesi e terrorismo internazionale che potrebbe coinvolgerli in corresponsabilità per operazioni più efferate degli anni scorsi tra cui la stessa vicenda di Aldo Moro;
Gufo è il nome in codice di un appartenente ai Servizi (n.d.r.).
- **16 novembre 1979** Il Tasir Qubaa aveva chiesto che Abu Amlec potesse permanere a Bologna dove era il "contatto" Carlos;



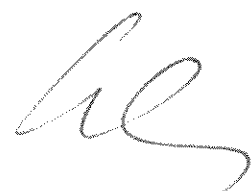
- 20 novembre 1979 se la vicenda non sarà chiarita in modo convincente per quanto riguarda i rapporti fra le organizzazioni palestinesi e terroristi italiani il nostro governo potrebbe essere costretto a rivedere radicalmente il proprio atteggiamento nei confronti dell'O.L.P. e dei palestinesi in Italia. Parlare con Arafat;

- 18 dicembre 1979 L'interlocutore Tasir Qubaa habet minacciato immediata dura rappresaglia nel momento in cui venisse a conoscenza del rifiuto out non rispetto impegno richiesto – ritengo che l'interlocutore sia esasperato da critiche e accuse rivoltegli da oppositori all'interno del F.P.L.P. e rappresenti "Autonomia" che ritengo lo abbiano recentemente contrastato sollecitando vivamente a urgenti passi idonei a ridimensionare la gravità delle imputazioni addebitate agli autonomi incriminati;

- 2 febbraio 1980 appunto per risposta a interrogazione Servello e Aglietta esponente F.P.L.P. parla di missili in transito, esprime minacce e rappresaglie: si esclude un'apertura del Governo italiano, non risulta siano intervenuti accordi fra Italia e Palestina;

- 10 marzo 1980 bisogna fronteggiare pressioni autonome italiane et parte propria base palestinese che sollecitano iniziative intimidatorie e punitive nei confronti dell'Italia;

- 14 aprile 1980 F.P.L.P. (Habbas) notifica che gli elementi moderati dell'organizzazione sono riusciti sino a ora a bloccare ogni operazione a carattere intimidatorio nei confronti dell'Italia voluta dai membri del politbureau si trovano attualmente pressati e in serie difficoltà di fronte l'atteggiamento minaccioso degli elementi estremisti del F.P.L.P. inutile rivolgersi all'O.L.P. perché non sarebbe in grado di prevenire l'effettuazione di una operazione terroristica che sarebbe probabilmente affidata ad elementi estranei alla F.P.L.P. e coperti da una etichetta sconosciuta a tale riguardo si ritiene significativo la recente presenza Beirut degli elementi del F.P.L.P. di Carlos e si ritiene possibile che l'eventuale operazione in Italia sia avocata dagli stessi autonomi e comunque da elementi non palestinesi probabilmente europei allo scopo di non creare difficoltà all'azione politico diplomatica in corso da parte palestinese per il riconoscimento del O.L.P. e per l'auspicato invito ad Arafat.



Con nota aggiunta a mano al posto di recente presenza viene aggiunto “notizia secondo cui elementi del gruppo operativo ed estremista del F.P.L.P. avrebbero recentemente avuto contatti con il noto terrorista Carlos”

- 12 maggio 1980 il 16 maggio scade l'ultimatum quale termine ultimo per la risposta da parte delle autorità italiane alla richiesta del Fronte, in caso di risposta negativa la maggioranza della dirigenza e la base del F.P.L.P. intende riprendere dopo 7 anni la propria libertà di azione nei confronti dell'Italia, dei suoi cittadini e dei suoi interessi con operazioni che potrebbero coinvolgere anche innocenti l'interlocutore ha lasciato capire che il ricorso all'azione violenta sarebbe la conseguenza di istigazione della Libia diventata principale sponsor del F.L.P.L. ha affermato che nessuna operazione avrà luogo prima della fine di maggio e probabilmente senza che vengano date specifiche comunicazioni;

- 21 maggio 1980 lettera del sottosegretario on.le Mazzola l'Italia è disponibile a valutare la richiesta su Abu Hanze Salec nessun impegno per Pifani e gli autonomi, disponibilità a indennizzare i sistemi d'arma;

- 16 giugno 1980 la Corte d'Appello dell'Aquila ha respinto il 29 maggio la richiesta di scarcerazione del giordano Abu Hanze Salec. Dalla preoccupata reazione dell'esponente F.P.L.P. c'è motivo di ritenere che si riprendano libertà di azioni. Non si può più fare affidamento sulla sospensione dell'operazione terroristica in Italia e contro interessi di cittadini italiani decisa dal F.P.L.P. nel 1973 si può ipotizzare una situazione di pericolo a breve scadenza anche in coincidenza dell'appello che avverrà il 17 giugno. Fonte fiduciaria indica due operazioni da condurre in alternativa contro obiettivi italiani:

- 1) dirottamento di un DC9 Alitalia
- 2) l'occupazione di un'ambasciata.

Non si può escludere che la notizia sia stata diffusa allo scopo di coprire i reali obiettivi e luoghi delle suddette operazioni, non si può escludere che il F.P.L.P. attualmente controllato da esponenti filo-libici possa garantire l'O.L.P. ma faccia ugualmente effettuare le azioni minacciate utilizzando elementi estranei che potrebbero usare nella circostanza una etichetta non qualificata;



Relativamente al predetto documento vi è da osservare, subito, quanto segue:

- la data originaria scritta in stampatello è 1980 poi sopra scritta a penna con data non totalmente comprensibile relativamente all'anno;
- analogamente per quanto concerne il riferimento alla scritta in stampatello DC9 sulla quale vi è sovrascritto a penna verosimilmente il numero 10;
- si fa riferimento a un aereo DC9 Alitalia.

- 27 giugno 1980 10:00 habet informazioni tarda sera il F.P.L.P. avrebbe deciso di prendere totale libertà di azione senza dare corso ulteriori contatti a seguito mancato accoglimento sollecito nuovo spostamento processo.

Se il processo dovesse avere luogo e concludersi in senso sfavorevole mi attendo reazioni particolarmente gravi in quanto il F.P.L.P. ritiene essere stato ingannato e non garantisco sicurezza personale ambasciata a Beirut;

- 14 luglio 1980 il F.P.L.P. comunica che ha sospeso le iniziative contro l'Italia sino alla metà di settembre.

Critica alla tesi che dai documenti sopra citati possa esserne derivata la minaccia contro obiettivi in territorio italiano

La semplice lettura della documentazione indicata come foriera di minacce a obiettivi italiani in territorio nazionale dimostra che l'ipotesi è priva di fondamento, soprattutto se da essa si voglia far discendere e affermare la paternità dell'attacco terroristico di matrice palestinese nei confronti del DC9 Itavia.

L'infondatezza della prospettazione ipotetica emerge sia dai contenuti dei documenti, sia con riferimento a elementi di carattere cronologico e temporale.

Invero, il contenuto dei citati documenti non esplicita mai una vera e propria minaccia a danno di interessi italiani da porre in essere sul nostro territorio nazionale, ma – al contrario – si tratta di una interlocuzione, durata anni, nel corso della quale esponenti del F.P.L.P e appartenenti alla nostra Intelligence hanno discusso, rappresentando entrambi le proprie posizioni, sulle conseguenze che potevano derivare dall'avvenuto sequestro dei missili a Ortona e, soprattutto, su

come si sarebbe potuta evolvere la situazione, con particolare riferimento allo svolgimento del processo.

Nel corso di tale interlocuzione i vertici e i rappresentanti del F.P.L.P. hanno tentato di evidenziare alcuni aspetti ritenuti, dal loro punto di vista, fondamentali e che nulla avevano di pregiudizievole nei confronti dello Stato italiano.

In particolare, essi hanno sempre affermato che l'armamento sequestrato non fosse stato importato in Italia per ivi compiere un'azione terroristica, bensì che quanto sequestrato si trovava in occasionale fase di mero transito trattandosi di materiale acquisito tramite una grossa organizzazione internazionale, alla quale il terrorismo palestinese faceva capo per rifornirsi di armamenti sofisticati in vista di una rinnovata campagna terroristica in Israele.

Le armi, provenienti da un Paese dell'Est europeo, dovevano essere imbarcate su una nave battente bandiera europea-occidentale per essere scaricate in un porto israeliano e consegnata a una forza armata palestinese clandestina che attuava la guerriglia interna nel territorio israeliano.

Ulteriormente hanno escluso una qualsivoglia connessione fra frange del terrorismo palestinese e italiano per programmare e compiere azioni delittuose in territorio italiano e hanno precisato che la partecipazione dei tre italiani arrestati (in quanto trovati in possesso delle armi) era solo da intendersi a carattere personale senza il coinvolgimento dell'organizzazione (Autonomia Operaia) di appartenenza.

Le prospettate minacce di cui si fa cenno nei documenti in precedenza citati, si ribadisce, non hanno mai riguardato il territorio italiano o enti e persone che nello stesso vivevano e operavano.

Invero, si è trattato di interlocuzioni nel corso delle quali il F.P.L.P. ha prospettato la possibilità che si potessero compiere delle azioni ritorsive a danno dell'Italia colpendone gli interessi fuori dal territorio nazionale.

I documenti dimostrano chiaramente come i rappresentanti del F.P.L.P. – secondo le fonti informative acquisite - hanno fatto sempre riferimento alla possibilità di effettuare il sequestro dell'ambasciatore italiano a Beirut ovvero, nel caso di difficoltà di portare a termine tale operazione, di procedere analogamente contro un appartenente all'Ambasciata in Libano, ovvero ancora di colpire, oltre che a Beirut,

nelle sedi diplomatiche italiane del Kuwait, di Abu Dhabi, di Cipro e di Atene; minacce che non si sono mai concretizzate, anche perché sospese e rinviate nel tempo dagli stessi fautori in attesa di conoscere gli esiti delle interlocuzioni che vertevano, in particolare, sia sul rinvio del processo di secondo grado con l'ottenimento di benefici, sia sul pagamento di un indennizzo del valore delle armi sequestrate.

Salvo quanto si dirà in seguito, si evidenzia che nessun valore ha assunto, e può assumere, il documento citato erroneamente come datato 16 giugno 1980 nel quale, secondo le fonti i canali informati attivati dai nostri Servizi di Intelligence, preso atto dell'avvenuto rigetto della scarcerazione di Abu Hanze Saleh, il F.P.L.P. si sarebbe determinato a effettuare un'azione delittuosa contro gli interessi italiani individuabili, alternativamente, o nel *dirottamento di un DC10 Alitalia probabilmente sulla rotta del Medio Oriente o dell'Australia* o nell'occupazione di una Ambasciata.

Il dato temporale incontestabile del documento, 16 giugno 1981 (anziché 1980 come indicato dall'on.le Giovanardi che ha visionato gli atti) esclude che l'azione, peraltro, mai posta in essere neanche in epoca successiva, possa essere riferita alla strage del DC9 che, come è ampiamente noto, si è verificata il 27 giugno 1980. Quindi, quasi un anno prima dall'ipotetica paventata minaccia di cui al documento citato.

Si è trattato, in sostanza, di un palese errore da parte di chi ha inteso utilizzare il documento per inferirne, dal suo inesatto contenuto, la possibilità di una minaccia terroristica di matrice palestinese da compiere contro un aeromobile italiano, in particolare il DC9 Itavia.

Ulteriormente l'interpretazione data al documento nel quale si parla, in maniera evidente, di un aereo diverso (DC10), che avrebbe volato su una rotta intercontinentale (Medio Oriente o Australia). Quindi niente a che vedere sia temporalmente che come obiettivo, con il volo del DC 9.

Né, tantomeno, alcun elemento alla prospettata ipotesi si può trarre dall'altro documento datato 27 giugno 1980 nel quale si riferisce che il F.P.L.P. avrebbe deciso di riprendere la sua libertà di azione in caso di mancato accoglimento del rinvio del processo.



Si anticipa in questa sede, quello che sarà oggetto di meditata riflessione e valutazione nel prosieguo, che nessuna ripresa di azioni terroristiche c'è stata, che il rinvio del processo in realtà è stato disposto all'udienza del 2 luglio 1980 e che tale libertà di azione sarebbe stata paventata il giorno prima dell'attentato al DC9 Itavia, cioè in un lasso temporale brevissimo e difficilmente (per non dire impossibile) compatibile con l'organizzazione di un grave attentato a un aereo su suolo italiano.

L'acquisizione della documentazione riservata dell'Agenzia Informazione Sicurezza Esterna (A.I.S.E.)

Questo ufficio del Pubblico Ministero, appena è stato possibile visionare gli atti prodotti dal capo Centro Sismi italiano a Beirut col. Giovannone con riferimento ai fatti di Ortona (e su quanto da essi generato in ordine a una possibile crisi nei rapporti fra Italia e l'O.L.P.), ha avuto contezza della documentazione in questione presso gli uffici competenti dai quali, nelle date del 12 e 27 ottobre 2020 ha ricevuto i supporti informatici contenenti il materiale visionato dal P.M. e richiesto in copia.

L'acquisizione della documentazione, come in precedenza esposto, ha consentito di fugare i dubbi in ordine a quanto riferito dall'on.le Giovanardi essendo stato escluso che la vicenda del sequestro dei missili di Ortona sia mai stata collegata, o collegabile, a quella dell'abbattimento del DC9.

Essa, quindi, non può essere ritenuta la causa della strage (come di seguito sarà spiegato) ma si è rivelata unicamente un vuoto esercizio di polemica se non un ulteriore tentativo per allontanarsi dalla verità.

L'infondatezza e l'inconsistenza della tesi della "pista palestinese"

La tesi che riconduce la strage del DC9 Itavia a un'azione terroristica di matrice palestinese è assolutamente inconsistente in quanto priva, anche, di semplici indizi ed è conseguente a una errata, incompleta e macroscopica errata lettura del cd. carteggio Giovannone/O.L.P. da parte dell'on.le Giovanardi.



La lettura dei predetti documenti, e altri redatti sull'argomento in date precedenti e successive agli stessi, quantomeno fino all'agosto 1982 dimostra la palese e incontrovertibile inconsistenza dell'ipotesi che la strage di Ustica possa avere avuto natura terroristica di matrice palestinese e/o di organizzazioni a essa eventualmente collegata.

Alla luce di quanto predetto e della successiva lettura di tutto il materiale documentale trasmesso dal D.I.S. nelle date citate si deve affermare l'inconsistenza della ipotesi di cui si discute sotto un duplice profilo:

- il primo che l'argomentare di chi sostiene la tesi muove da una lettura di atti assolutamente parziale, in quanto non è stata considerata altra mole di documenti la cui analisi avrebbe certamente convinto del contrario e, quindi, per l'assoluta infondatezza dell'ipotesi, invece, veicolata come idonea a mettere la parola fine sull'efferata strage, ritenendo il contenuto di detti documenti la soluzione del caso giudiziario e l'avvenuto accertamento della verità in ordine a causa e responsabili.

- il secondo, che nel merito va evidenziata l'errata valutazione del contenuto degli atti indicati, sia dal punto di vista logico che cronologico.

Sotto il primo profilo si rileva che, lungi dal ritenerli utili all'accertamento della verità, i documenti indicati, oltre a non avere l'aurea che gli è stata attribuita, non sono gli unici che costituiscono il carteggio cd. Giovannone – O.L.P. essendo esso, viceversa, costituito da numerosi altri atti redatti sull'argomento, la cui lettura complessiva è idonea, da un lato, a dare esaustiva contezza della interlocuzione protrattasi per oltre due anni e, da altro lato, a smentire l'ipotesi o la tesi che a seguito dei fatti di Ortona frange di terroristi palestinesi (con o senza l'ausilio di terroristi italiani) si siano resi responsabili della strage del DC9 Itavia.

Si è già detto in precedenza, e qui lo si ribadisce, che negli atti finora indicati e posti a fondamento della versione ricostruttiva innanzi riportata, non vi è mai stata la prospettazione verbale di una minaccia ai danni di obiettivi e interessi italiani all'interno del nostro territorio nazionale essendosi trattato di paventate minacce unicamente con riguardo all'estero. Si è trattato, nella sostanza, di una sorta di "ultimatum", ribadito a diversa cadenza temporale, di natura esclusivamente verbale

al quale non ha mai fatto seguito una condotta concreta che abbia leso gli interessi del nostro Paese, sia all'interno del territorio nazionale che fuori dai confini.

Ciò è stato possibile perché le nostre Istituzioni hanno reagito con l'attenzione che la situazione imponeva aprendo una interlocuzione positiva con il F.P.L.P. fino al 1983 il cui esito è stato positivo in quanto ha evitato che le paventate astratte minacce avessero conseguenze concrete.

E' utile in questa sede passare in rassegna la documentazione del citato carteggio che, da un lato, esclude in radice la possibilità dell'essersi verificata un'azione delittuosa a nostri danni (e quindi contro il DC9 Itavia), e, da altro lato, consente di affermare, con certezza, che i rapporti fra Italia e il F.P.L.P. sono continuati in modo pacifico in perfetta aderenza al contenuto dell'accordo del 1974 e nel pieno rispetto dello stesso.

Invero, come è facilmente evincibile dalla lettura dell'appunto a firma Sportelli (direttore divisione Sismi) del 23 novembre 1979 sarebbe stata esclusa dai vertici palestinesi, qualsiasi connessione con elementi italiani per azioni terroristiche programmate in Italia e ciò a conferma degli impegni assunti nei confronti delle Autorità italiane.

Posizione che è confermata dalla lettura del contenuto di tutti i documenti successivi nei quali è stata formulata minaccia verbale di sequestrare l'ambasciatore italiano a Beirut, o nel caso l'operazione si rivelasse di difficile esecuzione, di procedere nei confronti di qualche funzionario presente in Libano.

Tali azioni, seppur rappresentate, non hanno avuto mai concreta attuazione anche in considerazione del fatto che, medio tempore, i rappresentanti del F.P.L.P. nei loro incontri con il colonnello Giovannone (nome in codice Maestro) hanno "prorogato" l'eventuale condotta operativa prima alla metà di aprile e poi al 15 maggio del 1980, ritenuta data limite di congelamento delle azioni del Fronte contro gli interessi italiani. Il tutto sempre *"previa assicurazione che nessun atto violento sarà compiuto contro l'ambasciata d'Italia a Beirut o contro il suo personale né prima né dopo il 15 maggio 1980.*



In particolare poi l'interlocutore della nostra fonte d'Intelligence comunicava che la dirigenza del F.P.L.P. era *“addivenuta alla determinazione di non effettuare comunque alcuna azione nei confronti dell'ambasciata di Beirut, del capo divisione e del personale tutto nonché della collettività degli interessi italiani in libano né prima né dopo la scadenza del 15 maggio prossimo venturo anche se le richieste del Fronte non venissero soddisfatte per quella data e ciò nel rispetto per il riconoscimento di quanto fatto da parte italiana in Libano nell'interesse reciproco (vedasi atti del 24 e 26 aprile 1980).*

La posizione è stata ribadita con riferimento sempre alla vicenda dei missili SA-7, in un ulteriore appunto datato 28 aprile 1980 di analogo contenuto, nel quale è riportato che una qualificata fonte del F.P.L.P. ha comunicato che la propria dirigenza ha deciso che *“nessuna azione”* sarà effettuata dal Fronte contro l'Ambasciata d'Italia a Beirut, contro il Capo Missione e contro tutto il personale, nonché contro la collettività e gli interessi italiani in Libano.

Successivamente, in un appunto del col. Giovannone datato 12 maggio 1980 è stato specificato che il F.P.L.P., contrariamente a quanto in precedenza richiesto, non è interessato all'anticipazione della celebrazione del processo di appello, che esso poteva essere celebrato a settembre e che in caso di risposta negativa il *Fronte intende riprendere la propria libertà di azione nei confronti dell'Italia dei suoi cittadini e dei suoi interessi che potrebbero coinvolgere anche innocenti, ma ha affermato che nessuna operazione avrà luogo prima della fine di maggio 1980.*

Con Nota del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri on.le Mazzola del 21 maggio 1980 sono stati autorizzati i margini entro i quali valutare le richieste del F.P.L.P. in ordine al processo e ai missili.

In definitiva, anche l'ipotetica scadenza della moratoria terroristica al 15 maggio 1980, con possibile inizio di azioni violente, era venuta meno definitivamente.

Nessuna azione violenta e concreta si è verificata nel nostro territorio (né all'estero) a danno dell'Italia successivamente alla fine di maggio 1980 di guisa che deve ritenersi che anche la prospettata astratta volontà di riprendere libertà di azione terroristica non c'è di fatto mai stata, essendo continuati i rapporti fra le parti nel rispetto degli accordi vigenti.



Ciò è confermato da un altro documento (telex del 27 giugno 1980) con il quale la nostra Intelligence ha comunicato di avere ricevuto dalla fonte nella serata del 26 giugno 1980 che il *F.P.L.P.* avrebbe deciso di *riprendere totale libertà di azione* a seguito del mancato accoglimento sollecitato del rinvio del processo, circostanza che se verificatasi avrebbe ingenerato nel Fronte la consapevolezza di essere stato ingannato. Il funzionario dell'Intelligence (Giovannone) riferiva, contestualmente, di avere contattato il capo di Gabinetto del ministero della Giustizia il quale, sull'argomento non aveva escluso la possibilità di rinvio del processo.

In effetti il processo di appello davanti al Tribunale dell'Aquila fissato per il 2 luglio 1980 venne poi rinviato a nuovo ruolo all'autunno in accoglimento dell'istanza dei difensori degli imputati (come indicato nelle richieste del F.P.L.P.) e la trattativa per l'eventuale indennizzo monetario dei missili fu riavviata.

Ciò posto non residuavano ragioni per il F.P.L.P. di intraprendere le azioni ritorsive (minacciate e sospese) posto che le richieste avanzate erano state prese in considerazione e si stavano sviluppando nel migliore dei modi con l'accoglimento delle stesse.

Quanto sopra detto porta a escludere, con assoluta e incontestabile certezza, che nelle paventate minacce verbali contenute in alcuni documenti (si ripete minacce mai seguite da un'azione in concreto) possano essere state l'origine verbale, prima, e l'esecuzione concreta, poi, dell'attentato al DC9 Itavia.

In sostanza nessuna connessione vi è stata fra le minacce di cui ai documenti esaminati e la strage di Ustica.

Del resto in tal senso militano diversi elementi e ragioni che coordinate fra loro, anche in maniera logica, confortano la conclusione sopra riportata.

Innanzitutto sarebbe stato illogico da parte del F.P.L.P. agire senza aspettare di conoscere l'esito dell'ultimatum del 26 giugno 1980; sarebbe stato impossibile per il F.P.L.P. organizzare l'abbattimento del DC9 in meno di 24 ore atteso che in tale lasso di tempo avrebbe dovuto individuare l'aeromobile, l'aeroporto, studiare le condizioni per operare, approvvigionarsi e trasportare il materiale (bomba?, missile?) ecc.; né sarebbe logico ipotizzare che tali passaggi organizzativi il F.P.L.P. avrebbe potuto progettarli in precedenza perché ciò confligge apertamente



347

con la condotta pregressa che era stata caratterizzata da diversi rinvii dell'attuazione delle minacce (sempre rivolte però in territorio estero). Non solo, in nessun atto successivo le "fonti" del colonnello Giovannone, né egli stesso, avevano fatto riferimento all'avvenuta strage del DC9 nell'interlocuzione successiva.

Eppure se ciò fosse stato vero il F.P.L.P. avrebbe certamente rivendicato l'attentato per mettere pressione ulteriore alle Autorità italiane ritenute inattive (cosa che invece è stato dimostrato non essere stata).

Al riguardo non è corretto argomentare – per inferirne al contrario la paternità - che l'azione stragista non venga mai rivendicata.

Se la strage del DC9 fosse stata conseguenza dell'azione del F.P.L.P. tale organizzazione si sarebbe sicuramente assunta la paternità dell'accaduto per dare continuità alle minacce astratte ripetutamente comunicate.

La questione della "non rivendicazione" di una strage ha un senso logico nei casi in cui nessuno ha mai in precedenza ostentato propositi di tal genere verso un obiettivo e non quando, viceversa, per tabulas tale condotta sarebbe di sicura riconducibilità dell'azione criminosa già apertamente ed espressamente prospettata.

Ulteriormente si ritiene che il supposto attentato al DC9 Itavia (con la strage di 81 innocenti) sarebbe stato straordinariamente sproporzionato a quello che avrebbe dovuto generarlo, cioè l'eventuale non accoglimento del rinvio dell'udienza del processo e il mancato indennizzo monetario per i missili sequestrati.

Sotto il secondo profilo l'analisi complessiva della documentazione costituente il cd. carteggio Giovannone – O.L.P. consente di affermare che fra la nostra Intelligence a Beirut e i vertici del F.P.L.P. è intercorsa una serrata interlocuzione fino all'anno 1983 senza che in tale lasso temporale (dal 8 novembre 1979 - fatti di Ortona - all'anno 1983) vi si stata alcuna concreta azione violenta a danno di interessi italiani di natura terroristica di matrice palestinese.

Si è già detto come già il 21 maggio 1980 il sottosegretario on.le Mazzola aveva autorizzato i margini di intervento riguardo alle proposte fatte pervenire dal F.P.L.P. che, peraltro, con precedenti comunicati del 24 aprile (*"ottenuta assicurazione che nessun atto violento sarà compiuto contro Ambasciata d'Italia a Beirut e contro il suo personale né prima e né dopo il 15 maggio"*) e del 12 maggio 1980 aveva



348

dichiarato di sospendere ogni attività ritorsiva in attesa delle risposte delle Autorità italiane. Quindi la Nota dell'on.le Mazzola temporalmente si inserisce come risposta ai cd. ultimatum e come tale ebbe il risultato di tranquillizzare gli interlocutori (che peraltro avevano ritirato una delle loro istanze, vale a dire quella di anticipazione del processo chiedendo che si svolgesse come previsto tra settembre e ottobre, confermando di astenersi da ogni attività fino al termine del mese di maggio, come riportato dalla nostra Intelligence nell'appunto del 12 maggio 1980) i quali, infatti, non procedettero a concretizzare alcuna azione fra quelle paventate che, peraltro, riguardavano, eventualmente, la messa in pericolo di nostri interessi solo in territorio estero. Tale ricostruzione non può essere stata vanificata dalla comunicazione del 27 giugno 1980 per le ragioni che sono state prima evidenziate e che si intendono qui riportate.

Non solo ma che la strage di Ustica sia da ricondurre alla cd. pista palestinese è smentito anche dal successivo Appunto della nostra Intelligence datato 2 luglio 1980, quindi appena 5 giorni dopo la strage.

In tale appunto viene riportato che fonte palestinese ha informato che il F.P.L.P. avrebbe deciso di riprendere la piena libertà d'azione nei riguardi degli interessi italiani a seguito del mancato accoglimento del sollecitato nuovo spostamento della data del processo di appello per la vicenda dei missili SA-7. Maestro (cioè Giovannone) ha tentato di entrare in contatto con gli interlocutori del F.P.L.P. ma con esito negativo ritiene pertanto che nel caso il processo dovesse avere luogo e concludersi sfavorevolmente per gli imputati: 1) potrebbero verificarsi reazioni anche molto gravi; 2) le garanzie concernenti l'ambasciata d'Italia a Beirut potrebbero non essere più valide.

Orbene, dalla lettura del documento si possono trarre alcune considerazioni. Innanzitutto da 5 giorni era stata consumata la strage del DC9 e alla stessa non si è fatto alcun riferimento, se essa fosse stata conseguenza dell'azione terroristica se ne sarebbe fatto cenno da parte della nostra Intelligence trattandosi di atto concreto che aveva la valenza di costringere le autorità politiche a "piegarsi" al diktat del Fronte.



Viceversa, le minacce indicate erano sempre state espresse al condizionale, come possibilità da venire, e mai in termini concreti e riguardavano, more solito, come obiettivo l'Ambasciata italiana a Beirut, quindi non il territorio italiano.

Non solo, ma le minacce non avevano più motivo di essere formulate perché il fondamento delle stesse era venuto meno sia perché il F.P.L.P. aveva chiesto che il processo fosse celebrato nell'autunno, sia perché proprio il giorno 2 luglio nel corso dell'udienza i giudici rinviarono a nuovo ruolo (quindi nell'autunno) la prosecuzione dell'udienza. Ovviamente essendo avvenuto il rinvio dell'udienza del processo nella giornata del 2 luglio 1980 (stessa data della redazione dell'appunto) la contemporaneità del verificarsi dei fatti non consentiva la veicolazione della notizia al F.P.L.P. in tempo reale.

Altri documenti generati dalla nostra Intelligence a seguito della interlocuzione confermano che nessuna minaccia paventata si è concretamente realizzata in Italia o all'estero ai danni di interessi nazionali, meno che mai la strage di Ustica.

Infatti, in un appunto datato 25 settembre 1980, a firma del gen. Santovito – direttore del Sismi - si legge che *“un elemento responsabile del F.P.L.P. ha chiesto di conoscere entro il 3 ottobre 1980: 1) la data del processo di appello per i missili SA-7; 2) il quadro aggiornato della situazione degli imputati in relazione al prevedibile atteggiamento dell'accusato e della Corte giudicante”*.

In sostanza un altro atteggiamento incompatibile con una eventuale pregressa responsabilità della strage del DC9.

Da quanto sopra detto ne discende che se in concreto il F.P.L.P. fosse stato individuato come il responsabile della strage del DC9 le nostre Autorità, Intelligence per prima, non avrebbero continuato a portare avanti l'interlocuzione, la cui finalità e obiettivo unico era quella di prevenire eventuali problemi ai nostri interessi in Italia e nel mondo. Quindi sarebbe stato un atteggiamento schizofrenico per entrambe le parti continuare nell'interlocuzione dopo la data del 27 giugno 1980 se il F.P.L.P. avesse realizzato la strage del DC9.

I dati di fatto e la logica che governa l'interpretazione di essi consentono, quindi, di escludere con assoluta certezza che la strage del DC9 possa essere attribuita alla cd. *“pista palestinese”*.

Così come già la sentenza della Corte di Assise di Bologna nel processo contro Gilberto Cavallini ha escluso che analoga responsabilità possa essere riconosciuta per la strage della stazione di Bologna del 2 agosto 1980.

La conclusione dell'insussistenza della tesi che vedrebbe responsabili della strage di Ustica le frange terroristiche del F.P.L.P. è smentita anche dal contenuto di una serie di documenti che sono stati trasmessi dall'A.I.S.E. e che fotografano i rapporti per come si sono sviluppati fra le parti anche successivamente alla strage della stazione di Bologna.

Infatti, nell'Appunto del 23 settembre 1980 Maestro (cioè il colonnello Giovannone) ha reso noto alle Autorità italiane che l'interlocutore aveva chiesto di conoscere lo stato delle cose in ordine: alla data orientativa del processo d'appello, alla conferma di quanto comunicato a metà maggio circa le assicurazioni dell'onorevole Mazzola e quale fosse la situazione aggiornata in relazione alla posizione che avrebbero assunto l'ufficio del P.M. e della Corte giudicante.

Il tutto a riprova che vi era da parte del F.P.L.P. l'interesse a portare avanti l'interlocuzione e che mai esso era venuto meno all'impegno assunto di non porre in essere azioni violente.

Situazione analoga si è poi ripetuta con l'Appunto del 6 ottobre 1980 circa gli sviluppi del processo nel frattempo rinviato ripetutamente e con udienza fissata per il 17 giugno 1981. Proprio in prossimità di tale udienza si rinvennero altri documenti quali un telex del 20 e del 22 maggio 1981 con il quale Giovannone segnalava di trattare urgentemente le ormai annose questioni sottoposte per evitare l'innescò di eventuali reazioni del F.P.L.P. Tuttavia in tali telex mentre si fa un accenno per stigmatizzare da parte del F.P.L.P. "*le persistenti e infondate chiamate in causa* effettuate dalla stampa sulla strage di Bologna" nessun riferimento si fa rispetto alla strage di Ustica.

Ed è stato dopo la comunicazione che in data 29 maggio 1981 la Corte di Appello dell'Aquila aveva rigettato la richiesta di libertà provvisoria per Abu Saleh, che la nostra Intelligence, nella persona di Maestro, ha redatto l'appunto del 4 giugno 1981 con il quale si è dato atto della "*reazione preoccupata*" del F.P.L.P. alla mancata scarcerazione di Abu Saleh e il pericolo che esso interpreti tale decisione



351

come atteggiamento pregiudizievolemente negativo dell'A.G. e che il F.P.L.P. possa riprendere la sua piena libertà di azione, non potendosi fare più affidamento sulla sospensione delle operazioni terroristiche in Italia e contro interessi e cittadini italiani decisa dal FPLP nel 1973 e si potrebbe conseguentemente ipotizzare una situazione di pericolo a breve scadenza anche in concomitanza del processo d'appello il cui inizio è previsto per il prossimo 17 giugno che in proposito fonte fiduciaria palestinese estranea al FPLP ha riferito di aver appreso che sarebbero state predisposte da elementi non individuati due operazioni da condurre in alternativa contro obiettivi italiani e precisamente 1) **il dirottamento di un aereo DC10 dell'Alitalia probabilmente sulla rotta dell'estremo Oriente o dell'Australia con cattura dei passeggeri e dell'equipaggio** 2) **l'occupazione di un'ambasciata italiana in un Paese del centro Sud America con cattura dei funzionari e degli impiegati di nazionalità italiana.**

Circa la salvaguardia degli interessi italiani da operazioni terroristiche da parte di gruppi palestinesi o affiliati si è avuta conferma dell'atteggiamento responsabile dell'O.L.P. atteggiamento che appare avvalorato in teoria dal recente inserimento di rappresentanti del F.P.L. nell'esecutivo dell'O.L.P. stessa”.

Questo Appunto fu poi inoltrato dal direttore Sportelli **il 16 giugno 1981** a tutte le Autorità italiane politiche e militare per quanto di competenza.

Come è facile osservare il comunicato è stato redatto a circa un anno dalla strage di Ustica e la minaccia avrebbe a oggetto un dirottamento (non l'abbattimento) di un DC10 Alitalia (non un DC9 Itavia) su una rotta diversa e lontana da quelle italiane.

A rafforzare l'inconsistenza della tesi propugnata da chi ha ritenuto di cogliere nella documentazione dei Servizi l'individuazione dei responsabili della strage di Ustica, oltre a evidenziare che si tratta di vicende riferibile **a un anno dopo** (4 giugno 1981 rispetto al 27 giugno 1980), vi è anche il contenuto di un comunicato stampa diffuso dal F.P.L.P. il 13 giugno 1981 nel quale si afferma che “i missili non erano assolutamente destinati ad essere usati in Italia lo abbiamo spiegato in una lettera al Tribunale di Chieti che ha processato Pifano e lo abbiamo ripetuto alla delegazione parlamentare italiana che ha visitato il Libano nel Marzo scorso”



Non solo ma la coordinata lettura dei due documenti del 23 giugno e del 13 luglio 1981 confermano, ulteriormente, il rispetto del Patto atteso che con il primo atto si assicura da parte dell'Italia di considerare le soluzioni alternative per la posizione di Abu Saleh che dovrebbe essere liberato entro il termine di due o tre mesi a fronte di una ulteriore sospensione delle minacce, mentre con il secondo documento la nostra Intelligence comunica che dopo aver interloquito con Abu Maher (che sostituiva Georghé Habbas) questi ha assicurato (in data 12 luglio) la sospensione di qualsiasi iniziativa sino massimo metà settembre.

Il 14 agosto 1981 Abu Saleh, con provvedimento della Corte di Cassazione, veniva liberato per decorrenza dei termini di carcerazione preventiva, quindi, realizzandosi una delle richieste formalizzate dal F.P.L.P.

Il processo di appello ebbe termine, dopo una serie di rinvii, con l'emissione della sentenza, il 18 gennaio 1982, con la quale i giudici della Corte di appello pronunciarono l'assoluzione di tutti gli imputati per il reato di importazione di armi da guerra riformando la sentenza del Tribunale che si era pronunciato nello stesso senso ma con formula dubitativa.

La pena fu rideterminata per Abu Saleh in cinque anni di reclusione (riduzione peraltro auspicata dal F.P.L.P.), sanzione che nel 1991, a seguito di un ulteriore sconto di pena in applicazione del condono, fu dichiarata estinta per prescrizione il 27 aprile 1998.

L'analisi di quanto finora esposto consente di affermare che l'interlocuzione fra la nostra Intelligence e il F.P.L.P. ha dato risultati positivi nel senso auspicato da entrambe le parti, quanto richiesto dal Fronte si è verificato e nessuna azione terroristica è stata concretamente attuata contro gli interessi italiani.

Buoni rapporti che continuarono anche nell'anno successivo come emerge dalla lettura del comunicato del 11 gennaio 1982 con il quale il F.P.L.P., nel confermare il contenuto della precedente lettera inviata al Tribunale di Chieti il 2/1/1980 (nella quale rivendicava la proprietà dei missili sequestrati e negava l'essere stati illegalmente importati in Italia che, invece, era stato esclusivamente un luogo di transito) e nel ribadire che essa agiva in veste di unico rappresentante legittimo del popolo palestinese, ha evidenziato di avere "*esternato a più riprese all'Ambasciata*



353

d'Italia in Libano e al Governo italiano il proprio senso di responsabilità a fornire informazioni complete alla magistratura italiana come dimostrato dal fatto che il dott. Sica (Procura di Roma) ci ha visitato all'inizio del 1981".

Ogni eventuale residuo dubbio è poi fugato, soprattutto, dalla Nota del 19 febbraio 1982 redatta dal col. Sportelli nella quale si legge che *"è stato posto in risalto che l'O.L.P. agisce nei confronti dell'Italia con la massima lealtà e correttezza e che in tale linea, dopo gli accordi di circa otto anni fa, non è stato più effettuato alcun attentato contro chicchessia in Italia, né è stato tenuto contatto con organizzazioni terroristiche italiane"*.

Affermazione che richiama quanto contenuto di un altro comunicato che ha ripreso il resoconto di una conferenza stampa tenuta il 12 febbraio 1981 (riportato con messaggio dell'intelligence del 13 febbraio 1981) nella quale il rappresentante dell'O.L.P. in Italia, Nemer Hammad, aveva affermato che *"nessuna organizzazione palestinese rappresentata in Consiglio Nazionale compreso il F.P.L.P. ha rapporti con movimenti terroristici italiani" e che "tra Italia e O.L.P. esiste accordo in base al quale Italia non deve essere punto di conflitto tra palestinesi e loro nemici significando che i palestinesi non usano armi in Italia né le fanno transitare. Caso Pifano è stato equivoco e che F.P.L.P. non è stato un mezzo usato da Pifano per fare terrorismo"*.

Ulteriormente, a sostegno della tesi sopra sostenuta, si può citare anche il contenuto dell'Appunto datato 18 agosto 1982 a firma del Direttore del Servizio, Lugaresi.

Il predetto, analizzando i rapporti dell'Italia con l'O.L.P., ha evidenziato che nella sua attività l'O.L.P. si è attenuto all'impegno di "neutralizzare" l'Italia nei suoi interessi sul territorio nazionale e all'estero, rilevando che l'ultimo attentato palestinese in Italia risale al 17 dicembre 1973, cioè alla strage di Fiumicino.

Dopo quella data è stato condotto solo un altro atto violento a opera dei palestinesi, l'occupazione dell'Ambasciata siriana a Roma nel 1976, ma in quella occasione si era trattato di un'azione condotta dal gruppo di Abu Nidal, dissidente condannato a morte da Al Fatah nel '74.



Circa l'episodio di missili di Ortona, indicante un collegamento fra l'area di Autonomia e F.P.L.P. è stato chiarito dal Fronte che si trattava solo di transito di missili diretti in medio dell'Oriente e non di immissione delle armi in Italia, tesi alla quale i giudici dell'Aquila hanno praticamente concordato, condannando gli imputati per detenzione e trasporto di armi da guerra e sciogliendoli con formula ampia dalle accuse di immissione in territorio italiano di tali armi.

Gli interrogatori resi al P.M. dal colonnello Stefano Giovannone.

Il colonnello Stefano Giovannone, in quiescenza dall'anno 1981, ha reso due interrogatori al P.M. in data 20 giugno e 4 luglio 1984.


Nel parlare dei rapporti instaurati con le Forze palestinesi nel corso del periodo in cui ha svolto il ruolo di capo Centro Sismi a Beirut pur evidenziando alcune attività realizzate da tale organizzazione mai ha fatto riferimento ad azioni terroristiche contro l'Italia, e in particolare, meno che mai, ha accennato a minaccia formulate dal F.P.L.P. che poteva avere come oggetto la vicenda della strage di Ustica.

Ha dichiarato il colonnello Giovannone al P.M. in data 4/7/1984:

“Il generale Santovito mi diede la direttiva di tentare, per quanto possibile, ogni contatto tra Al Fatah, e gli ambienti moderati che a esso si collegavano, con i terroristi italiani, evitare contatti e collaborazione.

La seconda direttiva impartitami da Santovito era quella di ottenere collaborazione dai palestinesi per aiutarci a prevenire operazioni terroristiche in Italia da parte di terroristi non palestinesi come a esempio gli armeni e gli sciiti.

Di fatto in Italia non vi furono azioni terroristiche dei suddetti gruppi non palestinesi o anche degli arabi; in cambio noi non abbiamo dato nulla di particolare ai palestinesi, se non una collaborazione per l'individuazione di assassini appartenenti ad altri gruppi arabi anti O.L.P. che in quel periodo avevano ucciso esponenti dello stesso O.L.P. in varie capitali europee.



Da parte di Arafat si sperava che mantenendo l'Italia come "zona bianca" nei confronti di qualsiasi terrorismo si potesse avere dall'Italia un apporto in sede internazionale per la legittimazione dell'O.L.P. e il suo riconoscimento.

In terzo luogo il Santovito mi impartiva direttive secondo cui, qualora si fosse avuta notizia di probabili operazioni terroristiche in Italia, io avrei dovuto accertare nella mia area e in particolare attraverso i contatti con i palestinesi di settore, se le notizie fossero vere e in caso affermativo, di scoprirne gli organizzatori e quindi cercare di ottenere un intervento per impedire le progettate operazioni terroristiche. Cioè è avvenuto parecchie volte. In alcuni casi dall'O.L.P. mi è stato detto che essi erano riusciti a intervenire su Gheddafi, sugli iracheni e altri per impedire che fossero poste in essere azioni terroristiche.”.

Orbene è evidente che se ci fosse stata qualche programmata – o peggio concretizzata - azione violenta di frange terroristiche palestinesi nei confronti dell'Italia (che si ripete sono state smentite da tutta la documentazione acquisita) il colonnello Giovannone ne avrebbe fatto sicuro riferimento al fine di tutelare gli interessi nazionali.

L'assenza nei documenti di riferimenti sulla vicenda della strage di Ustica non significa, dunque, omissione, depistaggio o connivenza ecc., bensì solamente che a tale strage di innocenti il F.P.L.P. era stato totalmente estraneo.

Conclusioni sul carteggio Giovannone – O.L.P.

Alla luce di una lettura completa e neutra della documentazione e, quindi, scevra da mere e suggestive ipotesi ovvero da un approccio caratterizzato da tesi preconcrete, è possibile affermare, senza tema di smentita, che la strage del DC9 non sia da attribuire a un atto di terrorismo, meno che mai di matrice palestinese e che la cd. "vicenda dei missili di Ortona" non abbia in alcun modo, e neanche in via embrionale, costituito il motivo di un deliberato atto terroristico nei confronti di interessi italiani, nella specie la strage del DC9 Itavia.

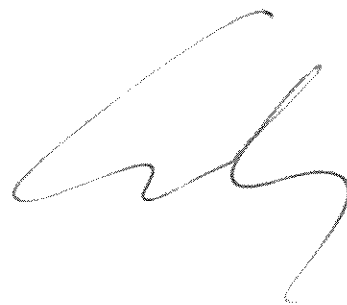


In particolare, con riguardo alla presunta datazione (al giugno 1980) del documento ritenuto importante per la ricostruzione che attribuirebbe la paternità della strage del DC9 alla “pista palestinese”, oltre a quanto detto riportando il contenuto dello specifico atto, emerge, in modo palese e incontestabile, che per la ricostruzione in ordine alla reale creazione e datazione del documento, il D.I.S. in data 30 giugno 2020 ha evidenziato di avere interloquito sul punto con il richiedente on.le Giovanardi rappresentando la discrepanza fra quanto da lui riportato nella richiesta (16 giugno 1980) e quanto segue invece risultante dagli atti.

Invero nel documento del D.I.S. sopra richiamato si legge:

*“Per inciso si rappresenta che il senatore Giovanardi riguardo a uno dei documenti da lui annotati, in cui vi è il richiamo a un dirottamento di un DC10 Alitalia, peraltro al di fuori del territorio nazionale (rotta dell'Estremo Oriente) **ha preso atto che si tratta di una nota del 16 giugno 1981** di un anno successivo al disastro di Ustica verificatosi il 27 giugno 1980”.*

Conclusivamente: l'ipotesi che vuole ricondurre la strage del DC9 Itavia a un'azione terroristica di matrice Palestinese è destituita di fondamento in quanto totalmente smentita dagli atti complessivamente analizzati, la cui lettura parziale ed errata (soprattutto per i documenti redatti nel giugno 1981 e colpevolmente ritenuti del 1980) ha contribuito anziché procedere verso la verità ad allontanarsi dalla stessa.



**LA NUOVA ANALISI DEL COCKPIT VOICE RECORDER.
LA COLLABORAZIONE CON L'A.N.S.V.**

A seguito di un servizio televisivo avente a oggetto la diffusione del contenuto del C.V.R. (cockpit voice recorder) la cd. scatola nera della cabina di pilotaggio, in termini, asseritamente, più completi rispetto a quelli accertati nel corso della pregressa indagine del G.I. è stato acquisito, presso l'emittente televisiva, il supporto audio per procedere agli accertamenti di rito.

Al fine di ottenere l'intellegibilità più completa possibile della registrazione è stata chiesta la collaborazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (massimo esperto in materia in Italia e, in particolare, unico ente in possesso delle apparecchiature tecniche dell'epoca del fatto) per acquisire eventuali elementi utili e ulteriori, rispetto a quanto finora contenuto agli atti, che erano, ormai, cristallizzati nella registrazione dell'ultimo fonema "GUA".

L'indagine, dunque, è stata diretta a verificare se il nastro contenesse qualche parola o contenuto ulteriore e, soprattutto, successivo, al citato fonema come sostenuto dal giornalista a dire del quale l'audio avrebbe contenuto la frase più completa consistita in "guarda che c'è", il che lasciava presagire che un componente dell'equipaggio potesse avere visto qualcosa di insolito (e magari di pericolo per il volo) all'esterno del velivolo che tanto da richiamare l'attenzione dei colleghi.

Dopo l'attività svolta dall'A.N.S.V. sul supporto contenente la registrazione, l'ascolto e l'analisi è stata demandata al R.A.C.I.S. dei Carabinieri che ha depositato una relazione scritta in data 19/5/2021.

L'esame approfondito del file e la trascrizione del contenuto, tuttavia, non ha fornito elementi significativi oltre a quelli già in possesso dell'ufficio atteso che, secondo i tecnici dei Carabinieri, l'ultima parola udibile sarebbe "guarda" o simile. (si rinvia all'elaborato per la lettura esaustiva della registrazione).



Il lavoro degli ingegneri Ramon Cipressi e Marco De Montis

In data 8 marzo 2023 è pervenuta a questo ufficio una mail del prof. Donato Firrao con allegato il documento denominato “Relazione sul caso Ustica” a firma degli ingegneri Ramon Cipressi e Marco De Montis.

Il prof. Donato Firrao è stato componente del collegio metallografico/frattografico costituito in ausilio al collegio principale presieduto dal prof. Misiti.

Gli studiosi Cipressi e De Montis hanno ripreso in chiave critica la tesi della quasi collisione (near collision) formulata già dai periti Carlo Casarosa e Manfred Held, nel corso dei lavori peritali, e hanno argomentato che nuovi accertamenti sul serbatoio sub alare potrebbero ulteriormente convalidare la tesi in questione.

Prima di passare all’analisi di tale studio, è opportuno fornire qualche notizia sul citato serbatoio.

Esso fu rinvenuto nella zona D della mappa redatta dal Collegio Misiti nella quale – secondo i periti - si sarebbe dovuta trovare una parte grande del relitto del DC9, secondo l’interpretazione data dal collegio ai relitti come gravi in caduta libera.

Tali oggetti per la loro grandezza sarebbero stati detettati dal radar e quindi gli echi registrati vicino al punto di caduta del DC9 non avrebbero rappresentato la presenza di altri aerei, ma parti di relitti.

In sede di recupero, nella zona D e precisamente su un fondale in corrispondenza del plot 19 a est del punto 0 di caduta del DC9, è stato rinvenuto un serbatoio supplementare di velivolo in dotazione ad aerei militari tipo caccia, insieme ad alcuni piccoli relitti del DC9.

Le indagini effettuate per verificare la provenienza e la proprietà del serbatoio hanno consentito di accertare che si trattava di un serbatoio modello aereo 1D da 300 galloni costruito dalla società Pavco industries co. la cui produzione era stata, dal 1950 al 1963, per decine di migliaia di esemplari.

La Marina americana disponeva ad aprile del 1993 circa 2790 serbatoi di tale modello. Il serbatoio poteva essere installato su vari tipi di aereo quali a es. Corsair A7 (aereo tattico da combattimento con carico bellico missilistico del tipo sidewinder), Skyhawk A4 (aereo specializzato nell’attacco al suolo) e Intruder A6



(bombardiere d'attacco basato su portaerei), velivoli che erano nel 1980 tutti imbarcati sulle principali portaerei americane, compresa la Saratoga.

Il serbatoio in questione è applicato o sotto le ali o sotto il ventre del velivolo e per il costo di produzione non è abitualmente e sempre espulso dall'aereo che lo conserva anche quando viene consumato il carburante che contiene.

Esso viene espulso solo in casi particolari quando ragioni contingenti ne sconsigliano il mantenimento in volo, e cioè quando si è in presenza di situazioni di pericolo per la stabilità dell'aereo, oppure nei casi di necessità di manovre di emergenza e di preparazione all'effettivo combattimento. Casi sicuramente eccezionali e particolarmente gravi.

Le risposte alle richieste inoltrate alle autorità americane non hanno consentito di fare luce sulla vicenda perché nessuna notizia precisa fino alla Nota dell' 8 luglio del 1998, è stata trasmessa dal Dipartimento della Giustizia a fronte della richiesta di indicare eventuali altri Paesi utilizzatori di serbatoi della stessa specie di quello recuperato.

L'Autorità americana in risposta alla commissione rogatoria nulla ha riferito sul serbatoio come nulla aveva risposto sull'altra richiesta di identificare l'aereo al quale poteva appartenere un altro reperto recuperato nei pressi di Capo Carbonara. Solo con la Nota del luglio 1998 l'Autorità americana ha comunicato che il 6/7/1981 era precipitato, nei pressi di Capo Carbonara, - coordinate 39° 29° N., 14° 09' E - un loro aereo A-6E che poteva montare un serbatoio della tipologia di quello recuperato e che la distanza dal luogo di rinvenimento poteva generare l'ipotesi che il serbatoio provenisse da questo aereo precipitato.

In realtà, gli accertamenti effettuati consentono di non condividere la conclusione delle Autorità americane in quanto le coordinate indicate sono molto distanti dalla Sardegna e il punto di caduta dell'aereo DC9 è distante circa 60 miglia da quello di rinvenimento del serbatoio, dunque incompatibile con l'evento dell'incidente di Capo Carbonara e, invece, del tutto compatibile con il punto di caduta del DC9.

Infatti, il rinvenimento del serbatoio militare utilizzato da tale tipo di aerei, in quell'area dove i periti credevano di trovare un relitto del DC9, potrebbe costituire un riscontro esterno alla ritenuta presenza di almeno un aereo per come emergente



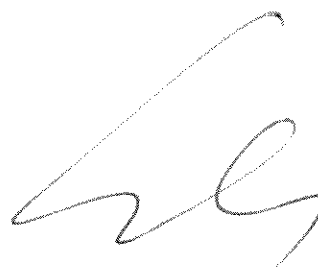
dai dati radar come, peraltro, ha avuto modo di evidenziare il prof. Casarosa nel corso del dibattimento davanti alla Corte di Assise di primo grado: *questo potrebbe essere l'input esterno che convalida la presenza dell'aeroplano peraltro rilevato dalle tracce radar. Io ho sempre fatto osservare ai radaristi del collegio che, per esempio, aver ritrovato il serbatoio lì, potrebbe essere un segno esterno*"

Con riferimento al serbatoio ausiliario le conclusioni peritali sono state di escludere ogni fenomeno di contaminazione con altri oggetti. E' stato, infatti, affermato che *"non esistono relazioni tra la vernice rossa dell'aereo e il rosso depositato o di cui è sporca la vernice bianca del serbatoio ausiliario. Anche la vernice della nave non può essere messa in relazione con quelle del serbatoio"*.

Tornando alle ricostruzioni degli ingegneri Cipressi e De Montis gli stessi hanno affermato che la collisione con altro velivolo non solo è congruente con tutti i dati noti, ma l'esame della documentazione degli atti del processo consente di affermare che si trovano tracce della stessa, in particolare vi sarebbero tracce indelebili di contatti multipli che iniziano dal "tip destro (estremità dell'ala destra) che si evolvono su tutta l'ala e proiettano schegge sul fianco destro della fusoliera arrivando a danneggiare l'ala sinistra. Tali danni, seppur leggeri, sarebbero stati sufficienti per spostare il DC9 dal suo inviluppo consentito di volo e determinarne il successivo collasso strutturale".

Secondo gli ingegneri Cipressi e De Montis un altro aeromobile che fosse transitato con rotta convergente avrebbe interferito con le sue superfici aerodinamiche (la Deriva o le Ali) urtando il DC9 facendo variare gli assetti di entrambi gli aeromobili.

Già il prof. Firrao e il collegio frattografico/metallografico nella relazione depositata (e non valorizzata dal collegio Misiti) avevano segnalato "il danneggiamento localizzato subito dalla punta dell'ala e che lo schiacciamento delle lamiere in tale posizione sembrava essere quasi parallelo a un unico piano verticale e era attribuibile a un impatto contro una superficie.



I risultati della perizia del prof. Firrao avevano condotto alla conclusione che i danni all'ala destra erano stati causati da "un contatto con una superficie solida" e come tali non attribuibili alle operazioni di recupero del relitto o all'impatto con il mare.

Infatti, tale ultima evenienza non potrebbe giustificare la compressione della lamiera scatolata dall'esterno verso l'interno, gli strisciamenti ad avanzare verso prua e gli strappi del metallo in più punti da prua a poppa.

I due ingegneri, anche con l'ausilio di foto, hanno cercato di dimostrare come si sarebbero potuti verificare "gli strappi" e la deformazione del vortilon dell'ala destra come conseguenti ai movimenti di un aereo che ha intersecato la rotta del DC9.

In sostanza, una estremità aerodinamica (di un altro aereo) dopo il primo contatto all'estremità del suo avvicinamento verso la fusoliera ha continuato a strisciare e urtare l'ala inferiore destra del DC9.

A causa dell'evento il DC9 sarebbe rimasto senza energia, controllo e comunicazione di guisa che i piloti non avrebbero potuto lanciare un S.O.S.

La Bus Bar (cioè i condotti elettrici) di destra sono stati tranciati e due decimi di secondo dopo anche la Bus Bar di sinistra ha subito la stessa sorte. E' plausibile che, per i cambi di traiettorie dovuti agli urti reciproci, i due aeromobili abbiano cabrato verso l'alto di 60° (vedasi anche relazione di parte imputata ing. Bazzocchi) uniformando ulteriormente le loro velocità, mentre il velivolo sopraggiungente ha continuato a sfilare verso sinistra, intersecandone la traiettoria, il DC9 ha proseguito il suo avanzamento fino al punto che la sua ala sinistra è andata a collidere con l'altro aeromobile, come dimostrerebbe il danneggiamento al bordo di entrata. Il DC9 è stato, quindi, costretto a una imbardata a sinistra, il fuori assetto ha esposto il piano di deriva a un'anomala pressione del vento a oltre 700 km/h e la fusoliera ha subito un sovraccarico strutturale che è andato oltre i limiti del progetto. Per effetto di ciò la fusoliera si è aperta sul fianco destro in corrispondenza dell'ordinata critica 642 (a metri 19,5 da prua) per cedimento strutturale, come previsto dalla casa costruttrice Douglas.

La “frattura” iniziata sul lato destro è proseguita sul lato sinistro fino a coinvolgere tutta la sezione e il DC9 ha perso il tronco di coda con gli impennaggi e il velivolo ha effettuato una rapida rotazione a picchiare, per effetto di ciò l’ala sinistra ha subito una istantanea frattura fragile per il carico negativo oltre i limiti consentiti.

Tale ricostruzione – a dire degli autori – si accorderebbe con i risultati dello scenario radar emergente dalle analisi e relazioni degli esperti Macidull, Pent, Vadacchino e Dalle Mese che hanno evidenziato come al Punto Condor vi furono dei passaggi ravvicinati di velivoli al DC9 Itavia proprio nel momento in cui esso si è destrutturato.

Si tratterebbe quindi di interferenze tra le traiettorie convergenti di vari aeromobili che iniziano con l’urto sull’ala destra e proseguono fino all’ala sinistra.

I sostenitori della tesi sopra esposta non hanno mancato di evidenziare come nel corso della campagna di recupero sono stati rinvenuti dei reperti appartenenti sicuramente a un aeromobile militare, in particolare un serbatoio Aero 1D 300 galloni, un casco da pilota Usa con il nome John Drake (reperito poi sparito) e alcuni flares di segnalazione utilizzati da unità aeronavali straniere nelle ricerche a Est del punto di caduta, reperti che potrebbero appartenere al caccia il cui pilota si sarebbe autoespulso con apposito seggiolino e paracadute.

Come innanzi detto, il serbatoio Aero 1D esterno (lungo 3 metri con una capacità di 1135 litri di combustibile) sganciabile, e con tracce di vernice azzurra sulla punta) è stato trovato fra i rottami del DC9 nel punto indicato D e le indagini hanno accertato che fosse di produzione americana (soc. Pastushin Aviation Company di Los Angeles) montabile su almeno 4 aerei: Vought A7 Corsair; A4 Skyhawk; Gruman A6 Intruder e AV8 Harrier.

La trave di aggancio del serbatoio risulta essere stata strappata e quindi ciò dimostrerebbe che il serbatoio non sarebbe stato sganciato volutamente, ma avrebbe subito un evento traumatico in volo.

Quanto alla vernice azzurra (atteso che il DC9 presentava una livrea bianca e rossa) si ritiene che essa possa essere una colorazione distintiva del serbatoio.

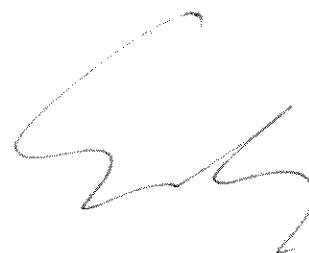


Tale serbatoio poteva quindi essere in dotazione a un aereo Vought A7 Corsair imbarcati sulla portaerei Saratoga che il giorno 27 giugno 1980 si trovava a circa 100 km dal Punto Condor dove cioè è caduto il DC9.

Orbene, i dati riportati dagli ing. Cipressi e De Montis per quanto concerne il serbatoio sub alare possono trovare riscontro sia in un rapporto dell'Interpol del 20/07/1992 dal quale risulta che "*...le condizioni del serbatoio raffigurato nelle foto erano verosimilmente dovuto a un impatto avvenuto precedentemente alla caduta in mare...*" sia nella perizia radaristica nella quale si da conto della presenza di aerei del tipo Corsair A7.

Pertanto, sarebbero necessarie indagini mirate dirette ad accertare la causa e la dinamica degli "strappi" delle parti di aerei interessati e spiegarne la dinamica della produzione, ulteriormente sarebbe necessario approfondire, con apposite commissioni rogatorie alle Autorità degli Stati Uniti d'America, gli accertamenti sul serbatoio, sulla loro colorazione e sull'equipaggiamento degli aeromobili imbarcati sulla Saratoga, così come altri approfonditi accertamenti andrebbero effettuati sul casco con la scritta John Drake per verificare se il militare fosse un componente delle squadriglie aeree e se fosse imbarcato sulla Saratoga.

I più elementari accertamenti effettuati per verificare dove si trovi il serbatoio sub alare hanno fornito esito negativo atteso che sia presso l'aeroporto di Pratica di Mare (dove è stato sempre conservato il relitto del DC9), sia presso il Comune di Bologna (quale destinatario finale del relitto del DC9, prima della esposizione nel nuovo della Museo della Memoria), non è stato, al momento, rinvenuto.



L'acquisizione dei tabulati radar consegnati del prof. Luigi La Franca

Con mail inviata a questo ufficio in data 7 agosto 2023 il prof. Donato Firrao, già perito nominato dal G.I. Priore per il collegio frattografico, ha comunicato di essere stato contattato dal collega Luigi La Franca il quale gli aveva riferito della volontà di voler consegnare a questo ufficio alcuni documenti di cui aveva il possesso in ragione del precedente incarico di perito, svolto a seguito di nomina da parte della Procura di Palermo.

Dell'esistenza di tali documenti questo Pubblico Ministero non è stato mai a conoscenza.

Il prof. La Franca, già docente di Gestione ed Esercizio del Trasporto aereo, prima all'università di Catania e poi all'università di Palermo, è stato componente della prima commissione nominata dall'allora P.M. dott. Guarino, della Procura della Repubblica di Palermo, che si occupò nell'immediatezza delle indagini avente a oggetto la caduta del DC9.

In data 4 settembre 2023 personale della Digos di Roma, è stata delegata da questo P.M., per acquisire la documentazione in possesso del prof. La Franca e di assumerne le dichiarazioni.

La Digos di Roma in data 6 settembre ha adempiuto all'attività delegata e, successivamente, in data 12 settembre ha depositato il materiale documentale acquisito e le dichiarazioni rese dal prof. La Franca.

Come si legge dalla trascrizione integrale dell'atto, dalle dichiarazioni del prof. La Franca emerge che:

Ho più volte rappresentato che avevo in mio possesso della documentazione relativa a tracciati radar e tuttavia fino a oggi nessuno ha acquisito questa documentazione che potrebbe forse fornire degli ulteriori elementi a oggi non noti e che quindi in virtù del mio attuale stato di salute mi sento in dovere di consegnare. Comunque in questi tabulati non c'è nulla ve lo dico prima è sono tabulati di Ciampino, perché c'erano due apparati radar quello di Fiumicino è quello di Ciampino. Quello di Ciampino in parte era militare avesse colto qualche cosa in meno da un certo punto di vista e qualcosa in più per quanto riguardava i voli.

 365

Risultava meno sensibile e non fu più guardato perché non c'erano notizie riguardo l'intervallo orario dell'incidente ma è interessante forse oggi, alla luce di tutti i discorsi, guardarlo in un intervallo orario molto più ampio per vedere cosa è successo anche un'ora prima, mezz'ora prima, mezz'ora dopo. Questi tabulati me li ha consegnati una Procura, la Procura di Roma mi arrivarono a Palermo.

Il prof. La Franca ha anche riferito circa i tabulati radar di Marsala.

Oltre a quanto sopra altri tabulati di Marsala li ho consegnati personalmente al giudice Priore. In questi ultimi tabulati ricordo che vi erano degli aeromobili che decollavano dal mare. C'erano dei nastri contraffatti, tagliati e incollati. Io non avevo lo strumento per leggere i nastri allora siamo andati col giudice Santacroce in una base dell'Aeronautica vicino Roma a Borgo Piave. Lì abbiamo messo i nastri dentro la macchina e sono venuti fuori i tabulati e loro dice no non glieli possiamo dare al signore perché qua ci sono dei segreti di Stato. Signor magistrato ma se noi non prendiamo le cose che ci siamo venuti a fare? No non glieli possiamo dare mettiamo a verbale che non ce li date oppure facciamo una cosa intermedia tagliamo con la forbice queste due colonne prendiamo questo segreto di Stato e ve lo diamo. Il magistrato disse sì va bene ma io non sapevo cosa farmene senza conoscere dove si trovava questa antenna io non sapevo dove si trovasse ero un pochettino incazzato. Loro avevano fatto altre copie avevano portato di là e avevano portato la parte tagliata e messa nel cestino della cartu stracciu avevano fatto un pochettino di confusione e io ho fatto pure un pochettino di confusione, e ho aperto i miei faldoni e ho messo sopra quelli non tagliati sopra quelli tagliati e ho infilato tutte le cose in borsa e me le sono rubate. Ho acquisito anche la parte che non avrebbe dovuto acquisire”.

Gli atti in parola (tracciati radar di Ciampino) sono (o potrebbero essere) documentazione, in tutto o in parte, inedita che, in ogni caso, è suscettibile di doverosa analisi da parte di esperti in apparati radar.

Si tratterebbe, quindi, di affidare l'analisi della documentazione radar a un consulente (o a più consulenti) al fine di farla valutare anche nel senso più ampio indicato dal prof. La Franca nel corso delle dichiarazioni rilasciate alla Digos. L'accertamento tecnico in questione appare rilevante ai fini del prosieguo delle investigazioni.



La ricostruzione di Alessandro ANTUOFERMO.

Il signor Alessandro Antuofermo, in data 2 marzo 2020, si è presentato presso gli uffici della Digos di Roma e ha consegnato diversa documentazione (mail, copie atti e 3 libri scritti in lingua francese, uno dal titolo “Le Porte-Avion Foch” (la Portaerei Foch n.d.r.) e due volumi dal titolo “La Saga Etendard” (l’Etendard è una tipologia di aereo militare in dotazione alla Francia n.d.r.), con la quale ha inteso fornire un suo contributo personale, in base agli atti analizzati, sulla ricostruzione di quanto avvenuto la sera del 27 giugno 1980 e sulla probabile causa della caduta del DC9 Itavia.

Egli ha fatto una ricostruzione con calcoli matematici/trigonometrici che *“consentono di determinare l’orario esatto in cui il testimone De Marco Alfonso di Castrolibero vide l’inseguimento fra i due caccia militari e altra documentazione inerente i fatti. In particolare prendo in esame la traccia LL022 nata nel centro del Tirreno nella stessa posizione in cui Cucchiarelli vide alcuni aerei quotare 00 ciò significa che la portaerei in questione è la FOCH poiché il tracciato LL022 è in arrivo nei pressi della base aerea della Flottile F17 di stanza a Hyere (Tolone)”*.

Dal libro di Alexandre Paringaux “Le porte avion Foch” si rileva che “la dernier vol dei 10 Etendard IVM della flottile 17F è avvenuto il 27/6/80 come documentario francese una Bavure francaise” (traduzione: L’ultimo volo dei 10 Etendard della flotta 17F).

In particolare l’angolo di vista di De Marco (orario 17,40/17,45 Zulu) decurtato di alcuni minuti fornisce l’orario in cui il primo testimone Cannizzaro vide l’inseguimento a Torremezzo e ciò è compatibile con l’ultimo plottaggio dei primi dei 5 velivoli delle perizia del prof. Dalle Mese (fig. C17 – C18 - C20 - C21 – C22) coincidente con la telefonata delle 18,12 zulu “arrivato” intercorsa fra Martinafranca e Marsala.

Il militare Filippo Di Benedetto ha riferito di “avere fatto la guardia a Castelsilano, timpa delle Magare, il 28/6/80 a un velivolo integro bianco e azzurro con una croce su una fiancata (caratteristica peculiare dell’aereo francese etendard).



Il pilota era morto ed era un bianco accovacciato senza tracce di sangue.

A sostegno della sua ricostruzione Antuofermo ha evidenziato alcuni elementi circostanziali emersi nel corso dell'indagine del G.I.

- Il militare Di Benedetto ha riferito di avere fatto la guardia all'aereo (il pilota poi nella notte non si trova più dicono che lo hanno preso i Carabinieri) che aveva i colori e la croce sulla fiancata che lo fanno ritenere plausibilmente un Etandard dell'aviazione francese. -L'ultima operazione degli Etandard sarebbe stata fatta proprio il 27 giugno 1980.
- Cucchiarelli e Colonnelli hanno riferito di avere visto rientrare due aerei sulla portaerei intorno alle ore 20,20 cioè quando stava calando il sole.
- I due operatori della Torre di controllo di Grosseto (Giagnorio e Capitani) con il loro interlocutore di Poggio Ballone parlano di velivoli che al massimo dovrebbero stare a 450 (cioè 45.000 piedi) come gli Etandard.
- Dal libro La Saga Etandard si legge che il 27/6/80 c'è l'ultimo atterraggio di 10 aerei Etandard. La FOCH sembrerebbe essere al largo di Orosei (Sardegna)
- Nella perizia e dalle dichiarazioni NATO c'è con certezza la presenza di una portaerei nel Tirreno. Tracce radar KA011 – AJ000 – LL000 (che si muovono a bassa velocità).
- Telefonata in cui si parla di CHARLIE 5 e DELTA 5 che significa aerei "pronti in 5" il DELTA è il massimo grado di allerta. (La procedura cd. "pronti in 5" significa che in caso di emergenza in aeroporto scattava l'allarme e vi era una coppia di piloti pronti in 5 minuti per alzarsi in volo e verificare che esigenza era sorta n.d.r.).
- Alle ore 20,00 c'è lo squock con codice 73;
- Il m.llo Berritta comunica che come piano di volo la destinazione era ZZZZ come comunicato dal pilota americano, quindi doveva atterrare su una portaerei. Il velivolo era un Crusader A8 poi corretto in Corsair7. Vi è coincidenza di volo fra questo aereo e il DC9 che viaggiavano a breve distanza uno dall'altro.



- L'atterraggio dell'aereo non era la portaerei in rada a Napoli (Saratoga) ma un'altra in mare aperto (FOCH).
- Il velivolo Corsair7 pilotato da un americano che atterra sulla FOCH non è strano perché dalle foto della FOCH del 27 giugno c'è un pilota americano (Chris Dowell).
- Le tracce radar AJ041- AJ451 – AG260 – AJ014 – LL062 non hanno uno specifico aeroporto di partenza e il prof. Dalle Mese nella perizia parla di decollo da una portaerei se questa è in navigazione e in effetti la NATO ha confermato la presenza di una portaerei nel mare Mediterraneo, alto Tirreno.
- De Marco ha confermato di avere visto i velivoli e all'epoca a Cosenza il sole tramontava alle 20,20. Così si è espresso Di Marco all'udienza del 3/7/2002 davanti alla Corte di Assise di 1° grado: *Quando ho visto gli aerei il sole era tramontato da momenti, quando è passato il primo il sole c'era ancora. Mi è sembrata una cosa molto strana, non avevo mai visto un evento del genere e mi è rimasto impresso. Poi ho letto della caduta del Mig che era stato abbattuto in Sila per cui ho pensato forse potrebbe esserci una connessione”.*
- Gli aerei li vide Cannizzaro (*“il sole distanza dall'orizzonte del mare circa un dito”*).
- Cucchiarelli ha parlato di traffico tra le 20,15 e le 20,20 in fase di rientro su una portaerei.
- Dalla rivista Aeronautica emerge che l'ultimo volo dell'aereo Etendard è stato fatto il 27 giugno 1980.

La testimonianza del caporale Filippo Di Benedetto al G.I.

Emerge dall'ordinanza sentenza del G.I. che anche l'Esercito fu impegnato nella vigilanza del relitto anche se della circostanza non è stata fatta menzione in alcun rapporto, ma si deduce da alcune fotografie apparse sulla stampa che mostravano immagini di militari con basco.



Della vicenda si è poi parlato in un articolo apparso sul quotidiano "La Repubblica" del 2 novembre 90 dal titolo "*Ho fatto la guardia al MiG libico*", nel quale si riferisce di un ex soldato di leva in servizio nell'80 in una caserma di Cosenza, che avrebbe espressamente dichiarato che quell'aereo era stato abbattuto in Calabria lo stesso giorno in cui il DC9 Itavia si era inabissato al largo di Ustica, e che egli aveva montato la guardia al cadavere del pilota e ai rottami per tre giorni alla fine di quel mese di giugno, precisamente a partire dall'alba del 28.

Il racconto veniva confermato al G.I. dal giornalista Pantaleone Sergi che aveva avuto un colloquio con la "fonte" e certo signor Buongiorno, il quale avrebbe telefonato alla "fonte", gli avrebbe detto che avevano fatto il servizio militare nello stesso periodo di tempo e che insieme avrebbero potuto ricostruire la vicenda del Mig.

Il giornalista, ammonito dal G.I. dichiarava che nell'ambito di breve tempo quella fonte si sarebbe indotta a deporre spontaneamente.

In effetti a distanza di soli quattro giorni deponeva davanti al G.I. Filippo Di Benedetto il quale, dopo avere premesso di avere svolto il servizio militare dal 1 agosto del 1979 al 1 agosto del 1980 presso il 244° Battaglione Addestramento Reclute, per quanto concerneva il fatto interessante l'indagine, ha ricordato di aver montato la guardia ai relitti del Mig 23, dicendosi sicuro che ciò era avvenuto in data precedente a quella in cui si disse essere stato rinvenuto quel velivolo, e cioè prima del 18 luglio 1980.

Il Di Benedetto a sostegno dell'affermazione e per inquadrare quel periodo temporale, ha dichiarato che nel giugno dell'80 era candidato alle elezioni amministrative che si tennero nella prima metà di quel mese, e aveva usufruito nella qualità di candidato del permesso di un mese, permesso che cessò subito dopo le votazioni; dovendo usufruire ancora di un certo periodo di licenza ordinaria, a luglio era andato al mare a Guardia Piemontese, in provincia di Cosenza, ed era ritornato pochi giorni prima di congedarsi, quindi ciò lo faceva essere sicuro di non essere stato in servizio il 18 luglio.



Il turno di guardia sul sito dove si trovavano i resti del Mig lui l'aveva montato per tutto un fine settimana, circostanza che ben ricorda perché in genere i fine settimana li passava in libera uscita presso la propria famiglia a Cosenza.

Ha, quindi, specificato le vicende del servizio in tale ricostruzione cronologica: furono chiamati intorno alle 5- 5.30, prima della normale ora di adunata, convocati in dodici/quindici che si mossero con una jeep e un camion agli ordini di un capitano coadiuvato da un tenente. Furono dotati di fucili, elmetti e vario equipaggiamento da combattimento e riuscirono a trovare, a seguito di diversi tentativi, il luogo di destinazione dopo diverse ore, tra le 11 e le 12. Sul posto non c'era nessuno, né altri militari né curiosi.

La località era in una gola con fondo pianeggiante che fu possibile raggiungere a piedi dopo aver lasciato i mezzi a circa un chilometro di distanza. Sul posto rimasero due giorni e due notti. Quando rientrarono in caserma a Cosenza, gli ufficiali dissero ai militari che *"non avevano visto niente"*, cioè ingiunsero di dimenticare ogni cosa. Quanto al velivolo, il Di Benedetto ha ricordato che si trovava a mezza altezza della gola; era un monoposto di piccole dimensioni, con cupolino, appariva integro, cioè non spaccato in più parti, di colore bianco-azzurro sul chiaro, aveva un'insegna sulla parte destra della carlinga che gli sembrò al teste una stella o simbolo simile. Loro soldati si fermarono, in un primo momento, sul fondo della gola mentre gli ufficiali si inerpicarono sul costone in direzione dell'aereo. In un secondo momento, quando gli ufficiali fecero ritorno sul fondo della gola, i militari furono disposti in più punti e a lui fu assegnata una posizione nella parte superiore, da cui poteva vedere l'aereo nella gola a una cinquantina di metri. Da quel punto riuscì a vedere il pilota, che appariva seduto al posto di guida *"accasciato sui comandi ... sembrava un fantoccio"*. In un turno di riposo egli si avvicinò all'aereo e constatò guardando il cadavere - per brevissimo tempo e da un solo lato - che era di carnagione bianca e non aveva tracce di sangue. Il giorno dopo il cadavere non era più sul luogo.

Il Di Benedetto chiese informazioni sul fatto agli ufficiali e gli fu risposto di non preoccuparsi *"perché era tutto a posto"*.



Nel frattempo erano intervenuti altri militari che indossavano divise estive non facilmente distinguibili, che fu detto essere Carabinieri, arrivati con macchina militare americana una Chevrolet targata IFI o AFI, nonché altri militari sicuramente americani con divise verde scuro.

Il Di Benedetto ha riferito di non avere mai collegato in precedenza la caduta del Mig con quella del DC9 Itavia, ricordando che del Mig si parlò sulla stampa diversi giorni dopo la loro missione di guardia. Ha ricordato che quando arrivarono sul luogo videro a un centinaio di metri (sicuramente dall'aereo n.d.r.) un paracadute aperto che però non si era espanso completamente. Ha precisato che del fatto aveva parlato solamente con un suo amico, tre o quattro giorni prima che uscisse l'articolo di Repubblica, certo Stumpo Antonio da Cosenza, che poco prima dell'articolo, lo aveva invitato a parlare con un suo amico giornalista e cioè con Pantaleone Sergi (v. esame Di Benedetto Filippo, GI 10.11.90).

Il Di Benedetto è stato poi sentito successivamente, il 13/2/1991, e ha ricordato che l'ultimo periodo di licenza era stato tra il 5 e il 15 luglio di quell'80 e che il servizio di guardia era avvenuto sicuramente prima di quell'ultima licenza e di essere sicuro di questa circostanza, perché gli ultimi giorni di servizio militare li passò come "borghese" senza effettuare cioè turni di servizio. Non è riuscito a identificare la persona che si era presentata a telefono come il commilitone Buongiorno (v. esame Di Benedetto Filippo, GI 13.02.91).

Le dichiarazioni di Di Benedetto state confermate da Stumpo Antonio il quale ha riferito che Di Benedetto gli aveva parlato della vicenda diverso tempo prima, poco dopo una trasmissione di Telefono Giallo (del 6 maggio 1988 n.d.r.) e che era ritornato spesso sull'argomento insistendo sempre sulle medesime circostanze rispondendo alle sue molte domande sempre negli stessi termini.

Ha confermato che il Di Benedetto si era candidato in quell'anno alle elezioni ed era ritornato in servizio dopo la campagna elettorale. (v. esame Stumpo Antonio, 28.11.90).



Le testimonianze dei militari del Battaglione di Cosenza. L'attendibilità del Di Benedetto.

Dei militari del 244° battaglione che hanno ricordato di aver effettuato la vigilanza al Mig libico, la maggior parte degli escussi non hanno, tuttavia, ricordato il fatto e solo alcuni hanno indicato il mese; i più invece hanno fatto riferimento a un periodo coincidente con l'estate alcuni con certezza, altri con grado di probabilità: altri ancora hanno indicato il mese, alcuni luglio altri giugno, uno di essi in un periodo tra gli ultimi quindici giorni di giugno e i primi quindici di luglio (a indicare il mese di luglio sono stati: Poli, Costantino, Campisi, Caprara, mentre a indicare presumibilmente a luglio; Ruffolo; Falbo; Bruni Giovanni nella prima quindicina; Carbone, Di Benedetto, verso la fine. Più preciso è stato il militare Russo che ha affermato "fine giugno primi di luglio" (v. esami, PG 13.02.91).

La vicenda denunciata dal Di Benedetto non appare incredibile.

In primo luogo non risulta essere stata ispirata da alcuno né favorita da alcun ambiente, è stata spontanea e più volte prima di renderla pubblica l'aveva riferita in privato. La ricostruzione precisa e ben collocata nel tempo, le cui scansioni di quel giugno e luglio il Di Benedetto rammenta con cura e dettagli. I militari erano stati disposti a monte e a valle del punto d'impatto del luogo dove cioè erano la carcassa del velivolo e il cadavere del pilota. Egli, come i suoi commilitoni, poteva vedere solo a distanza, e certo non cogliere dai posti di guardia particolari di rilievo.

Egli infatti ne coglie solo alcune quando in un suo momento di riposo e di distrazione probabilmente di altri, riesce ad avvicinarsi al relitto e vedere così il corpo del pilota "accasciato" sui comandi e a percepire da quelle poche parti della salma scoperte, che non era di carnagione scurissima e che non vi erano versamenti di sangue visibili. Una situazione del tutto diversa da quella che appare a coloro che discesero nella zona il 18 luglio, in cui v'è di certo un cadavere fuori dell'abitacolo - non si sa se supino o bocconi - e chiazze di sangue sulla pietraia. Il giorno dopo il cadavere sui comandi non c'era più.

Le stranezze di questa vicenda sono tante. Di certo però l'arrivo del Di Benedetto non può collocarsi in quelle poche ore tra il rinvenimento ufficiale e la rimozione della salma, cioè tra il mezzogiorno e le diciotto di quel 18 luglio.



373

Le stranezze di questa vicenda sono tante. Di certo però l'arrivo del Di Benedetto non può collocarsi in quelle poche ore tra il rinvenimento ufficiale e la rimozione della salma, cioè tra il mezzogiorno e le diciotto di quel 18 luglio.

Anche perché il Di Benedetto con gli altri soldati di Cosenza muove all'alba dalla caserma e raggiunge i luoghi sempre di mattina.

La narrazione del Di Benedetto riguardo la salma non appare nemmeno illogica. Perché di certo, se il fatto come il rinvenimento effettivo sono avvenuti qualche tempo prima del rinvenimento ufficiale, s'è posto il problema della salma che non poteva essere lasciata in quel luogo e doveva essere conservata per il tempo sino alla simulata caduta. Di Benedetto poi non è solo in questo suo ricordo, giacché buona parte dei suoi compagni di leva ha ricordato che il fatto avvenne nella prima quindicina di luglio, nei trenta giorni a cavallo tra giugno e luglio, tra fine giugno e i primi di luglio.

In relazione a tale vicenda ci furono dei tentativi di ridurre a miti consigli i testi nell'attesa delle escussioni, atmosfera d'intimidazione che prese corpo il giorno dell'esame dei testi nella sala d'attesa del Tribunale di Cosenza allorché due dei citati, che erano degli ufficiali, il tenente colonnello Stella Cataldo e il maggiore Serafini Tommaso, come si legge nella relazione di servizio dei Carabinieri, si avvicinarono al Di Benedetto – anch'egli in attesa di deporre – e fingendo di leggere il giornale gli dissero “Ma che vai raccontando, ma che dici? Noi non c'eravamo”. Queste parole furono pronunciate con tono duro e alterato, cioè minatorio; al punto tale che il teste ne rimase intimorito e dovette essere accompagnato in una stanza del piano e i due ufficiali a un piano diverso.



Trasmissione atti da parte dell'avv. Daniele OSNATO

In data 28 settembre 2023 è pervenuto a questo ufficio inviato dall'avv. Daniele Osnato, patrono di diverse parti civili nei precedenti procedimenti penali e civili, un CD audio contenente una telefonata intercorsa fra il medesimo legale e la signora Carmen Muzzolini.

Il legale ha, altresì, posto in evidenza come da notizie di stampa è emerso che il Ministero della Difesa ha diramato un comunicato con riferimento all'attività svolta di versamento della documentazione in suo possesso relativamente alla vicenda "Ustica" in ossequio alla Direttiva del Presidente del Consiglio, documentazione già inviata all'Archivio di Stato a eccezione di sette documenti per i quali *"si è in attesa del Nulla Osta, richiesta più volte reiterata, a partire dal 2015, per ottenere l'autorizzazione alla declassifica e al loro relativo versamento"*; con riferimento al cd. Archivio Lagorio (Lelio Lagorio era il Ministero della Difesa all'epoca dei fatti n.d.r.) ha, altresì, evidenziato che *è stato rinvenuto un unico documento "non classificato" riferito alla vicenda in questione che è in fase di versamento.*

Si riposta il testo della conversazione sopra citata.

Muzzolini: *Dei resti*

Avv. Osnato: *Aspetti che faccio una sintesi siamo sull'Andrea Doria e c'è suo cugino.*

Signora Muzzolini: *L'Andrea Doria adesso è una nave nuova, perché questo nei primi anni 90 l'incrociatore lanciamissili Andrea Doria è stato, è stato demolito e rifatto una nave nuova.*

Avv. Osnato: *sulla Andrea Doria c'è suo cugino, sopra l'Andrea Doria.*

Muzzolini: *C'è mio cugino sull'Andrea Doria che uno dei tecnici radar della nave.*

Avv. Osnato: *loro arrivano sul punto di caduta del DC9.*

Muzzolini: *Arrivano sul punto di caduta e oltre ai corpi e ai pezzi di aereo distrutto di tutte le cose che possono essere galleggianti e li hanno visto pezzi di missile.*

Avv. Osnato: *Che galleggiavano?*

Muzzolini: *Che galleggiavano.*

avv. Osnato: *Signora, scusi io ho problemi di udito, me lo ripete il nome del missile*

Muzzolini, *Il modello del missile che lui mi ha riferito a suo tempo detto è Exocett.*



Avv. Osnato *Exoced.*

Avv. Osnato: *E' francese?, americano?.*

Muzzolini: *Francese, è un missile Francese.*

Avv. Osnato: *Ok loro questo missile lo vedono galleggiare i frammenti del missile.*

Muzzolini: *Vedono dei frammenti del missile perfettamente riconoscibili.*

Avv. Osnato: *Ok e lo caricano sull'Andrea Doria.*

Muzzolini: *Non so che cosa abbiano fatto, perché dopo otre a farli allontanare, gli hanno dato probabilmente degli ordini e dei divieti con minacce di vita e di e di incolumità loro di persona, ma anche delle loro famiglie se avessero avuto l'occasione o la voglia di raccontare a qualcuno quello che avevano visto e infatti non viene fuori la presenza dell'Andrea Doria non viene fuori neanche da quello che leggo sui giornali, da nessuna parte.*

Avv. Osnato: *Negli atti delle indagini c'era Andrea Doria, io conosco il fatto che sia la prima nave che sia intervenuta. Insomma, nell'imminenza dei fatti.* Muzzolini: *Comunque l'Andrea Doria per allontanarla. Quando loro hanno visto da cosa era stato colpito l'aereo l'A. D. è stata allontanata fino alla Spezia, quindi con un viaggio lunghissimo per tenerla lontano dal campo. Capito?*

Avv. Osnato: *Ok di questa circostanza? Di queste circostanze le ha riferito a suo cugino, immagino.*

Muzzolini: *Si*

Avv. Osnato: *E lei poi mi parlava di suo fratello pure.*

Muzzolini: *Mio fratello era tecnico di elicotteri e lavorava in Calabria. Perché seguivano i lavori del Metanodotto che arrivava dall'Algeria.*

Avv. Osnato: *Ok*

Muzzolini: *Sapevano tutti che c'era l'aereo caduto sulla Sila e che la salma del pilota era dentro ed era putrefatta, che l'odore di putrefatto e che l'odore di putrefatto era in tutto il vallone, dove era caduto questo aereo e quindi anche le perizie dei medici che hanno certificato che era morto da due giorni. tre giorni a seconda delle perizie che sono state fatte venivano derise e anche prendevano diciamo così pesantemente in giro le competenze di questi medici che avevano fatto queste analisi.*



Avv. Osnato: *Ma suo fratello ebbe modo di intervenire?*

Muzzolini: *No, no, no, personalmente no, era solo perché erano informati dei fatti, perché andavano su e giù per la Calabria, per controllare tutti i lavori man mano che venivano fatti.*

Avv. Osnato: *Ora sia suo cugino che suo nipote e suo figlio, suo fratello, non sono più in vita, giusto?*

Muzzolini: *Mio fratello è morto 10 anni fa, mio cugino è affetto da una forma di demenza per cui non riesce più a parlare, ma quando gli ho mostrato l'intervista ad Amato due giorni fa su Repubblica batteva i pugni sul tavolo perché era felice che finalmente fosse pubblico che si era trattato di un missile e non di una bomba nel bagagliaio.*

Avv. Osnato: *Signora, io purtroppo non mi sono memorizzato il suo nome.*

Muzzolini: *Mi chiamo Muzzolini, Muzzolini Carmen.*

Avv. Osnato: *E lei ha pure un indirizzo email dove io eventualmente la posso contattare, me lo può dettare.*

Muzzolini: *Sì, carmen.muzzolini@gmail.com*

Avv. Osnato: *Va bene, senta di questa documentazione, di questi fatti che le hanno narrato suo fratello e suo cugino, oltre a suo fratello e suo cugino, lei ha avuto modo di parlare con qualche altro loro collega che magari hanno confermato la circostanza?*

Muzzolini: *No?*

Avv. Osnato: *Suo fratello non le disse, eravamo io e altri.*

Muzzolini: *Due anni fa quando Purgatori aveva fatto in TV il suo programma su questi eventi. Io gli ho detto, telefoniamo Valentino, chiamiamo parliamo di queste cose e lui mi ha detto di no, che aveva ancora paura che potesse succedere qualcosa e mi diceva guarda che li hanno fatti fuori tutti i miei colleghi che erano ai radar e che avevano visto cos'era successo. Hanno fatto fuori anche i piloti a Ramstein.*

Avv. Osnato: *Questo ho idea.*

Muzzolini: *Il vissuto era quello*

Avv. Osnato: *senta, ma questi frammenti di questo missile che loro recuperarono nelle vicinanze della caduta del 19, poi li hanno portati a La Spezia.*



Muzzolini: *Non credo, non credo, credo che ci siano state, perché sono arrivati dei natanti, loro dicevano, erano i servizi segreti, qualcosa che aveva a che fare con qualcosa sopra di noi, che hanno ripulito tutto.*

Avv. Osnato: *Mentre ancora erano in nave sul mare.*

Muzzolini: *Sì, sì mentre erano ancora lì.*

Avv. Osnato: *Signora, glielo devo chiedere, lei mi autorizza a trasferire questo tipo di informazione ai miei periti?*

Muzzolini: *Sì.*

Avv. Osnato: *per una verifica tecnica.*

Muzzolini: *Sì.*

Avv. Osnato: *Va bene, va bene.*

Muzzolini: *No, non ho nessuna mitomania, niente. Mi bolle lo stomaco perché io queste cose qua le so dal 1982 venute fuori intanto che guardavamo le partite di calcio del campionato del mondo.*

Avv. Osnato: *E quindi colleghiamo, come dire il periodo. Va bene, va bene allora io intanto trasmetto questo tipo di informazione ai miei periti, facciamo una piccola verifica sui movimenti dell'Andrea Doria e poi, eventualmente, la ricontatto a questo numero che lei mi ha chiamato.*

Muzzolini: *Sì.*

Avv. Osnato: *Va benissimo la sua email me l'ha data e se ho bisogno la disturberò ancora. Va bene?*

Muzzolini: *Sono una che dimentica il telefono silenziato nella borsa per cui se non rispondo, mandatemi un messaggio.*

avv. Osnato: *La richiamo, la richiamo, le mando un messaggio, va bene dottoressa, grazie mille, grazie.*

Muzzolini: *Grazie, a lei, Buenasera*

Avv. Osnato: *Arrivederci.*

Muzzolini: *Arrivederci.*

Le dichiarazioni di cui alla conversazione telefonica, ovviamente, necessitano di riscontro al fine di verificarne la veridicità nei punti che possono interessare quanto occorso al DC9 e le fasi successive alla caduta.



L'ACQUISIZIONE DOCUMENTALE PRESSO LE FONDAZIONI

Al fine di acquisire eventuali altri elementi utili alle indagini, in data 5 ottobre 2023 è stata formalizzata delega alla Digos di Roma diretta ad acquisire gli atti esistenti presso le Fondazioni private Spadolini, Einaudi e Turati alle quali era stata consegnata la documentazione appartenuta ai ministri on.le Giovanni Spadolini, on.le Lelio Lagorio e on.le Valerio Zanone, che si erano succeduti nel tempo alla guida del Dicastero della Difesa.

L'attività investigativa delegata non ha restituito elementi degni di rilievo.

La Digos ha, infatti, riferito con Nota del 11 ottobre chiarendo di aver potuto acquisire documentazione unicamente presso la Fondazione Spadolini Nuova Antologia di Firenze e ha trasmesso copia degli atti.

L'analisi della documentazione non ha fatto emergere spunti di rilievo trattandosi di atti già noti al G.I. (es. lavori della Commissione Stragi) ovvero di appunti funzionali all'attività del ministro relativamente alla vicenda Ustica.

Unico elemento sul quale si può soffermare l'attenzione è quello contenuto dell'Annotazione di Servizio sempre del 11 ottobre, nella quale è riportato che “nel corso di un primo colloquio con Paolicelli Vincenzo, incaricato della Fondazione di curare e catalogare la documentazione personale dell'on.le Spadolini, alla richiesta di visionare la stessa e in particolare quella afferente alla strage di Ustica, il Paolicelli ha immediatamente risposto che “la lettera del maresciallo dell'aeronautica non era presente” tra quella da lui custodita riferendosi, evidentemente, alle recenti notizie pubblicate dalla stampa (intervista al maresciallo Dioguardi n.d.r.) nella quale l'intervistato aveva fatto riferimento all'esistenza di copie di un atto interessante la vicenda di Ustica, indicato però come Noto Evento.

Quanto alla documentazione dei ministri Zanone e Lagorio la ricerca è stata in entrambi i casi infruttuosa, non essendo stato reperito alcunché presso le sedi delle Fondazioni.

Peraltro con riferimento alla documentazione dell'ex ministro Lagorio è stato accertato, a seguito delle dichiarazioni rese da Stefano Caretti, vice presidente della Fondazione Turati, che *“il 3 novembre 2021 presso questa Fondazione, si è presentato del personale del Gabinetto del ministro, organo centrale di sicurezza*



del ministro della Difesa e dopo aver ottenuto il nulla osta da parte della Soprintendenza Archivistica e Bibliografica della Toscana, ha prelevato tutto il materiale documentale del cosiddetto Fondo Lelio Lagorio che era custodito presso questa Fondazione. Nella circostanza, il personale, cioè il primo luogotenente Ambrosino Nicolino e un suo collega, sempre del Ministero della Difesa, mi riferì che dopo un'analisi del materiale anzidetto, lo stesso sarebbe stato consegnato ai vari dicasteri interessati cioè agli uffici che avevano generato il documento per un'approfondita disamina e valutazione sull'eventuale esistenza della necessità di segretazione dei medesimi. Successivamente, in data 11 gennaio 2023, il materiale è stato restituito solo in parte”.

Nessun conferimento di tale documentazione risulta essere stato effettuato dal ministero della Difesa a questo ufficio della documentazione del Fondo Lagorio.

Gli accertamenti effettuati (delega di questo Ufficio alla Digos del 12/10/2023) presso altre sedi della Fondazione dove le persone incaricate della custodia degli atti hanno riferito di averle trasmesse per essere ivi custodite, ha consentito un'acquisizione parziale di atti e documenti.

Infatti, la Digos ha acquisito varia documentazione riguardante l'archivio gli atti dell'ex ministro Valerio Zanone presso la sede romana della Fondazione Einaudi. Dall'esame della documentazione in parola, tuttavia, non sono emersi elementi utili.

Da ultimo, il Ministero della Difesa in data 26/10/2023 ha depositato a questo Ufficio di Procura un solo documento acquisito presso la Fondazione Filippo Turati di Firenze nell'ambito di un'attività diretta a verificare l'esistenza presso quegli uffici di materiale, già appartenuto al Ministro Lelio Lagorio, ritenuto “*patrimonio*” documentale dell'amministrazione della Difesa.

Il documento in questione è una “Nota per il capo di Gabinetto del Ministero della Difesa” contenente la cronistoria di quanto avvenuta la sera del 27 giugno 1980, specificandosi che si tratta di “*informazioni desunte da quanto riferito ufficiosamente dai competenti organi del controllo del traffico aereo e della difesa aerea. EAS non può dunque essere attribuito alcun carattere di ufficialità*”.



380

CONCLUSIONI

Come evidenziato all'inizio del presente atto, le indagini dirette ad accertare la causa della caduta del DC9 Itavia e i responsabili della strage sono state riaperte nel 2008 a seguito delle dichiarazioni rilasciate dal Presidente emerito della Repubblica Francesco Cossiga che ha indicato una possibile ipotesi investigativa da ricercare nell'attività volativa originata dalla Base militare francese di Solenzara (o di Sartene) ovvero da una portaerei sempre francese, dalle quale sarebbero decollati (o sarebbero potuti decollare) gli aerei che poi avrebbero lanciato il missile che sarebbe stato la causa della caduta del velivolo civile italiano.

Tuttavia, com'era doveroso, le indagini non sono state svolte in tale unica direzione atteso che l'interesse di questo Ufficio di Procura era quello di acquisire tutti gli elementi utili, di qualsiasi natura, che potessero consentire di arrivare alla verità, qualunque si fosse palesata, sul gravissimo episodio accaduto.

Mai, quindi, questo ufficio ha operato con posizioni preconcepite e a difesa delle stesse, essendo stato il suo agire aperto verso qualsiasi soluzione scientificamente e tecnicamente accettabile, riscontrata da dati e circostanze obiettive e non contraddittorie e ciò nell'unico interesse che è stato sempre quello della ricerca "della verità" e non di "una verità", il tutto mediante un'azione investigativa diretta a soddisfare l'interesse primario e insopprimibile della giustizia e non un agire funzionale a "garantire" tesi, ipotesi e interessi di altro tipo.

Gli accertamenti, infatti, anche se hanno preso abbrivio nel raggio di azione tracciato nelle dichiarazioni del Presidente Cossiga, non si sono limitate a esso, ma hanno riguardato la vicenda nella sua complessità non essendosi tralasciato di verificare, in contemporanea e consequenzialmente agli accertamenti che si svolgevano, eventuali altri aspetti diversi da quelli indicati dal presidente Cossiga.

Nel corso dell'istruttoria di questi anni, tuttavia, si è dovuto registrare che oltre all'aspetto genetico delle nuove attività non è emerso nessun altro elemento di diversa natura che potesse consentire di valutare nuovi elementi anche su versanti e tematiche di altro genere rispetto a quello "denunciato", a esempio con riferimento all'ipotesi della bomba.



In tal senso, infatti, non solo alcuna circostanza nuova è stata denunciata nel corso degli anni, ma analogamente alcun elemento si è evidenziato nel corso delle indagini che potesse confermare e implementare le acquisizioni probatorie sull'ipotesi cd. "interna" (dell'ordigno a bordo) di cui alla precedente indagine.

A onor del vero va detto che, circa un anno fa, in tal senso è stata presentata una denuncia da parte dei rappresentanti dell'Associazione vittime di Ustica presso la Procura di Bologna (che l'ha trasmessa per competenza a questo ufficio e che costituisce autonomo e separato procedimento) tendente a stimolare il compimento di nuovi accertamenti ritenuti idonei ad avvalorare l'ipotesi bomba. Al riguardo va evidenziato che gran parte dei richiesti accertamenti erano stati già espletati da questo ufficio nell'ambito della presente indagine e, quindi, non sono stati ripetuti.

L'assenza di elementi confermativi, e/o nuovi a sostegno, dell'ipotesi di attentato con utilizzo di un ordigno a bordo, quindi, non è dovuta alla volontà di non indagare in tal senso, che non c'è mai stata, ma piuttosto è da addebitare, da un lato, all'inesistenza di veri e propri ulteriori elementi nuovi da ricercare e valorizzare e, da altro lato, allorquando si è paventata l'ipotesi (peraltro non nuova) circa il movente ritenuto la genesi della strage, alla dimostrata inconsistenza probatoria di tale interpretazione circa il movente "politico" e di "rappresaglia" da parte di Stati esteri (la Libia) e la responsabilità della strage a frange terroristiche, in particolare alla cd. "pista palestinese".

Le conclusioni che si traggono a seguito dei nuovi accertamenti si riportano di seguito evidenziando che essi non sono, purtroppo, esaustivi e non consentono di ritenere chiusa la vicenda che necessiterebbe, invece, di ulteriori investigazioni, anche se il lungo tempo trascorso non offre garanzie di risultati positivi.

Conclusioni sull'ipotesi bomba.

Come anticipato, le risultanze degli accertamenti della nuova indagine non hanno portato all'acquisizione di elementi nuovi tali da implementare, in senso positivo, il quadro rappresentativo della cd. "ipotesi interna" (la bomba) come causa della strage del 27 giugno 1980 di guisa che, al riguardo, non possono che ribadirsi in questa sede sia le conclusioni assunte dai vari esperti, sia le critiche che sono state, illo tempore, sollevate da parte di questo ufficio che si riportano in estrema sintesi.

Al riguardo si è già rilevato come tutte le diverse ipotesi formulate in tale ambito sono state caratterizzate da una forte contraddizione nella ricostruzione fornita da parte di coloro che ne sono stati fautori atteso che ognuno degli esperti ha posizionato il presunto ordigno in posti diversi dell'aereo (e anche distanti fra loro) rispetto a quello individuato in precedenza dagli altri che avevano sostenuto la medesima tesi.

In sostanza, si può dire che all'esito degli accertamenti era emerso un duplice ordine di incompatibilità: di natura intrinseca e di natura estrinseca.

In ordine alla prima perchè i vari oggetti che erano stati esaminati in quanto ritenuti possibili elementi dimostrativi dell'ipotesi bomba nel velivolo in posizioni di insanabile contrasto tra le tesi proposte, nel senso che quelli posti a fondamento di una tesi, a esempio quella formulata da Lippolis, erano in contrasto con la tesi propugnata dal Protheroe e gli oggetti indicati da questi contraddicevano le ipotesi sostenute successivamente da altri, fino ad arrivare all'analogia conclusione adottata dal collegio Misiti, che contrastava totalmente con le precedenti.


In sostanza ogni tesi proposta avente a oggetto la bomba contrasta con la successiva o la precedente.

Per quanto concerne l'incompatibilità esterna si è dovuto prendere atto che le varie tesi confliggevano in ordine al posizionamento, presuntivamente, individuato della bomba, in quanto qualcuno l'aveva collocata nella parte anteriore del velivolo, qualcun altro nella parte sinistra, e altri nella parte posteriore destra.

La situazione di insanabile incompatibilità fra le tesi è tutt'altro che una circostanza di poco valore interpretativo e fattuale posto che le contraddizioni insanabili hanno dimostrato (e dimostrano), prima facie, la debolezza e l'inconsistenza sia delle singole formulazioni, sia della teoria nel suo complesso, in virtù del principio di non contraddizione.

Dunque le tesi dei vari esperti, pur concordando sulla medesima causale, anziché fornire una quadro rassicurante, esaustivo e incontestabile circa l'individuazione della bomba e del suo posizionamento come causa della caduta del DC9, hanno contribuito a indebolirne la ricostruzione, rendendola ampiamente implausibile.

A tale censura non si è sottratta anche la versione formulata dal collegio peritale Misiti che da ultimo, e più approfonditamente, si è occupato della vicenda.



383

Tale collegio, a maggioranza, esclusi i periti Casarosa e Held, ha ritenuto come possibile causa della caduta del DC9 quella dell'esplosione di una bomba collocata dentro al velivolo, precisamente all'interno del vano della toilette.

Anche tale argomentazione è caratterizzata non solo da contraddizioni esterne con le altre rappresentazioni, ma anche da forti criticità "interne" che dimostrano – ancora una volta - come essa sia destituita di un benché minimo elemento concreto e oggettivo che possa farla ritenere, anche appena sufficientemente, fondata sia sotto l'aspetto logico, sia su quello tecnico.

Dal primo punto di vista appare utile evidenziare la circostanza del ritardo, di circa due ore, della partenza del DC9 dall'aeroporto di Bologna rispetto all'orario previsto. Essa ha un importante valore nell'economia valutativa della tesi in esame perché l'unico momento in cui una bomba (o un ordigno in genere) poteva essere collocata all'interno del DC9 era quello in cui esso stazionava all'aeroporto di Bologna.

Invero, il volo Bologna – Palermo era previsto in partenza per le ore 18,15 locali, ma decollò alle ore 20,08 per il ritardo con il quale l'aereo era arrivato all'aeroporto, proveniente da Palermo.

Orbene, due sono i punti fondamentali, interconnessi fra loro, da tenere presente al riguardo: l'entità del ritardo e la circostanza che la bomba doveva necessariamente essere innescata "a tempo" per consentirne la deflagrazione in volo (e non certo all'interno dell'aeroporto, perché in tale caso se si fosse voluto fare un attentato nella struttura aeroportuale sarebbe stato sufficiente collocare la bomba, non su un aereo, ma in qualsiasi posto dell'aerostazione cosa, ovviamente, non avvenuta).

In sostanza chi avesse progettato di posizionare una bomba (un ordigno) all'interno dell'aereo di certo non sapeva del ritardo della partenza e, soprattutto, l'entità dello stesso di guisa che se il presunto attentatore avesse collocato una bomba sull'aereo, temporizzandola, non avrebbe potuto prevedere quando la stessa sarebbe esplosa, correndo il rischio che l'esplosione si verificasse nell'aerostazione (es. se al momento del posizionamento avesse previsto un'ora di tempo per l'esplosione e l'aereo fosse partito dopo).



Non solo, ma nel prevedere un periodo di tempo non calcolabile esattamente avrebbe potuto sbagliare la tempistica anche in eccesso con la conseguenza che l'ipotetica bomba sarebbe esplosa ad atterraggio avvenuto (es. se avesse previsto due ore e l'aereo fosse partito dopo trenta minuti dalla collocazione). E così via.

Come è facile capire, troppe erano le variabili connesse a un utilizzo non sicuro della bomba che si voleva, invece, deflagrassero in volo.

In definitiva nessuno è riuscito a spiegare come il posizionamento della bomba e l'esplosione della stessa potevano conciliarsi con le due ore di ritardo con le quali il volo era partito.

Tali considerazioni costituiscono un ulteriore elemento logico per ritenere inconsistente l'ipotesi della bomba come causa della caduta del DC9 Itavia.

In ogni caso, le indagini effettuate sulla sicurezza dell'aeroporto bolognese furono tutte negative in ordine a ipotetiche e presunte falle che avrebbero potuto consentire al presunto e ignoto attentatore di agire nel senso prospettato.

Dal secondo punto di vista i risultati delle indagini frattografiche e metallografiche hanno escluso che su quegli elementi specifici indicati dal collegio peritale Misiti come dimostrativi della tesi bomba, vale a dire l'interno e le pareti della toilette, le travature del pavimento sottostanti alla toilette, il pilone destro e la gondola del motore destro, siano stati osservati e accertati segni che potessero dimostrare l'avvenuta esplosione in quella particolare zona dell'aereo.

In effetti la perizia frattografica ha concluso che *“nessuno dei due reperti (i più importanti cioè quelli individuati con le sigle AZ497 e AZ534 riguardanti la riquadratura della porta di ingresso posteriore e della separazione del vano toilette dalla parte interna del velivolo) nei quali, peraltro, era stata osservata una “inflexione con curvatura verso l'interno, mostra segno alcuno di deformazione a livello microcristallino o altri fenomeni riconducibili all'effetto di una esposizione a onde di elevate sovratemperature connesse a un evento esplosivo a breve distanza dal reperto.*

Analogamente per quanto ha riguardato il pilone destro del motore.

E' stato accertato, infatti, che il suddetto reperto non reca alcuna traccia di evento



esplosivo a livello macroscopico, nonostante la sua collocazione a pochissima distanza dalla parete della toilette (circa 40 o 50 centimetri), circostanza che – se riscontrata - avrebbe dovuto sicuramente fornire un forte avallo alla ipotesi della bomba all'interno della toilette, e in particolare alla ipotesi di posizionamento dell'ordigno fra il rivestimento esterno e quello interno, proprio perché il pilone avrebbe dovuto essere direttamente colpito dall'onda dell'esplosione.

L'assenza degli effetti dell'esplosione è, quindi, una sorta di “firma mancante” dell'ipotesi e, conseguentemente, un forte indebolimento della tesi.

Gli stessi risultati negativi per l'ipotesi bomba sono emersi anche con riferimento alla gondola del motore destro, atteso che gli accurati accertamenti del collegio frattografico/metallografico hanno evidenziato che tutti i fori presenti sulla stessa sono stati causati dalla penetrazione di oggetti o frammenti alcuni dall'esterno verso l'interno e altri con direzione opposta, tutti a velocità verosimilmente bassa. Ulteriormente, è stato precisato dai periti che le modalità di rottura, per momenti di sollecitazioni flettenti e di compressione, non sono indicative di un evento esplosivo perché esse sono immuni da improntature, segni, modificazioni morfologiche caratteristiche dell'esposizione agli effetti di una esplosione.

Analoghi risultati negativi sono stati accertati ed evidenziati dai collegi esplosivistico e chimico.

In particolare il collegio esplosivistico ha concluso dicendo che “l'esplosione di un ordigno all'interno dell'aeromobile, in particolare nella toilette di poppa, può essere considerato come un *evento estremamente improbabile*”, chiarendo che l'evento di un'esplosione interna “è *pochissimo probabile*”.

I periti esplosivistici hanno decisamente negato che ci fossero elementi per provare l'esplosione interna per gli scarsi riscontri obiettivi.

Il collegio chimico, per quanto di competenza, a seguito dell'esame dei reperti e alle indagini svolte sugli stessi, ha concluso affermando che nessun elemento deponeva a favore della tesi di una esplosione di un ordigno a bordo e in particolare nel vano toilette.

Elementi contrari all'ipotesi bomba interna all'aereo sono emersi anche a seguito degli accertamenti del collegio medico legale.



Invero a seguito delle perizie autoptiche è emerso che *“tutti i dati e le considerazioni effettuate portano alla conclusione che non vi sia stata alcuna esplosione a bordo perché non sono state trovate tracce sui corpi e sui resti ossei recuperati. Nessuna delle salme recuperate reca segni di esposizione ad un'altra esplosione interna e anche quei reperti di natura metalliche rinvenuti non sono riconducibili a un fatto esplosivo e quindi non sono direttamente riconducibili a detto fenomeno”*.

Il professor Giusti quando è stato sentito nel corso del dibattimento ha riferito *“Non vi sono dati di ordine biologico che confermano l'ipotesi dell'esplosione di una bomba a bordo. Non vi sono tracce riferibili a proiezione di materiale appartenenti all'aereo sui passeggeri. Ci sono alcuni punti che portano a escludere che il disastro sia avvenuto per ragioni inerenti la presenza di una bomba. Durante una delle riunioni ebbi una discussione di un certo peso con un esperto aeronautico inglese (Taylor n.d.r.) il quale deduceva cose che non poteva dedurre dicendo che esaminando il relitto l'unica causa del tecnicamente sostenibile, non essendo le altre possibili, era l'esplosione di una bomba nella toilette dell'aereo. Io ho detto, se ricordo bene, che il materiale costitutivo della toilette e delle sue pareti sarebbe stato proiettato verso i passeggeri che eventualmente sedevano vicini o verso altri oggetti per esempio le poltrone che fossero vicine alla toilette.*

Nelle mie conclusioni ho attribuito maggiore credibilità l'ipotesi di una rottura della fusoliera da parte di un agente esterno”.

Il prof. Giusti ha poi spiegato che l'unica possibilità della presenza di una bomba a bordo doveva essere quella di una sua collocazione nella stiva (come era stato all'aereo di Lockerbie) quindi fuori dalla fusoliera e dalla toilette, anche perché in tale ultimo caso l'esplosione avrebbe dovuto avere come conseguenza la proiezione di pezzi della parete della toilette sui passeggeri, che non sono stati ritrovati nel corso delle autopsie.

Ciò è dimostrato in maniera certa e incontestabile dalle risultanze autoptiche sul corpo della signora Vincenza Calderone che era l'unico passeggero di cui era noto il posto a bordo (all'epoca del fatto si ricorda che non vi era la l'assegnazione del posto).

La signora Vincenza Calderone, infatti, riportava i postumi di un intervento chirurgico, subito qualche giorno prima alla gamba sinistra presso l'ospedale Rizzoli di Bologna, che le impediva di deambulare avendo la gamba ingessata ed era stata accompagnata all'aereo con una sedia a rotelle e fatta imbarcare con l'ausilio del personale dell'aeroporto che, in considerazione delle condizioni di salute, l'avevano fatta accomodare nell'ultima fila di destra con le spalle alla paratia che separava il sedile dal vano toilette.

La circostanza della precisa collocazione a bordo della signora Calderone è stata fornita, in maniera concorde, dal comandante pilota (di un aereo diverso dal DC9) Luciano Ascione che l'ha accompagnata sull'aereo, dal signor Peppino Angelini (impiegato della società Asear che gestiva i servizi aeroportuali), da Pasquale Vito e dal collega Fortini i quali hanno personalmente visto la signora Calderone seduta nell'ultima fila di destra con le spalle al vano toilette.

Proprio la posizione occupata dalla signora Calderone è il primo e più forte elemento di smentita dell'ipotesi della bomba collocata nel vano toilette.

Infatti, a seguito dell'esame autoptico, sul corpo della signora Calderone non è stato trovato nulla che potesse ricondurre a una ipotesi di esplosione interna, né alcun segno di ustione e di esposizione a esplosione, essendo stata causata la morte per l'impatto in mare.

Eppure se ci fosse stata una esplosione di un ordigno collocato all'interno della toilette l'onda di blast dello scoppio avrebbe dovuto investire, necessariamente, il corpo della passeggera Calderone che era a pochissima distanza atteso che a separarla dal luogo del presunto scoppio era una sottilissima parete della quale nessun pezzo è stato trovato conficcato nel corpo della sfortunata signora.

In definitiva nessun segno e conseguenza dell'esplosione di un ordigno è stato rinvenuto e accertato sul corpo della passeggera che sarebbe stata esposta più di ogni altro al presunto fenomeno esplosivo e che ne avrebbe dovuto subirne fortemente gli effetti nefasti.

Ma non solo, come è emerso dagli accertamenti medico legali in nessuna delle altre salme recuperate sono stati evidenziati segni di esplosione interna e neanche i reperti di natura metallica rinvenuti sulle stesse sono stati ritenuti riconducibili a un evento esplosivo né collegabili a tale fenomeno.



Anche il medico legale dottoressa Albano, che ha partecipato alle operazioni autoptiche, ha escluso l'ipotesi bomba facendo anche lei riferimento alla mancanza di ustioni da esplosione sui corpi.

Le criticità della tesi della bomba collocata nel vano toilette non sono unicamente quelle sopra riportate.

Invero, il collegio peritale Misiti non è stato in grado di individuare il posto dove l'ordigno sarebbe stato collocato all'interno della toilette, utilizzando la generica indicazione che *"il luogo deve essere accessibile dall'esterno e tale da fornire un accettabile grado di occultamento"*, e ha ritenuto che la posizione più probabile potesse essere considerata quella *tra la lamiera del velivolo e la parete della toilette tra le stazioni 804 e 806 con accesso più probabile a questa area attraverso il contenitore dei fazzoletti di carta*¹⁹

Al riguardo è bene osservare che tale posizionamento risulta essere in contrasto con quanto dallo stesso collegio evidenziato nella perizia e cioè che *il non elevato grado di deformazione e la completa mancanza di segni di esplosione farebbero escludere un posizionamento della carica all'interno del contenitore stesso e di conseguenza anche all'interno del contenitore del copritazza del WC a esso adiacente.*

L'incapacità di individuare caratteristiche e posizione della presunta bomba non sono, nella complessiva economia valutativa, particolari secondari, ma dimostrano l'enorme debolezza e insufficienza delle argomentazioni del collegio peritale derivante anche dalla circostanza che le parti recuperate della toilette non hanno consentito (e non consentono), obiettivamente, di affermare scientificamente che in quel vano si sia verificata una esplosione.

Malgrado tutto si è, però, voluta accreditare una ipotesi che contrastava con le plurime e concordanti evenienze tecnico scientifiche come tutti i collegi ausiliari avevano avuto modo di confutare ampiamente, rimanendo però inascoltati.

In conclusione, si può affermare che da tutti i reperti recuperati (nell'ordine almeno del 90%) e analizzati non sono emersi elementi che tecnicamente dimostrano o possono supportare, senza alcuna contraddizione con altre emergenze tecniche, la tesi della bomba come causa della caduta del DC9 Itavia.

¹⁹ Perizia Tecnica Misiti/Santini, parte IX, pag. 107

Dunque, le nuove indagini espletate non hanno portato a nulla di nuovo sul versante dell'ipotesi cd. "interna" per la semplice ragione che non vi sono state attività di indagine utilmente da svolgere dal punto di vista tecnico scientifico essendo stati gli accertamenti interamente già effettuati sul materiale disponibile.

A meno che non si voglia continuare a sostenere che la prova mancante della bomba si trova nei relitti (pochi) ancora non recuperati e non più recuperabili dal fondo del mare ovvero su altri reperti, come a esempio il casco da pilota con il nome John Drake, il serbatoio sub alare e altro che, però, sono scomparsi dal novero dei reperti acquisiti nel tempo.

Non solo, ma se si ragionasse esclusivamente sui reperti mancanti (come sostenuto dai fautori della ipotesi bomba) si potrebbe dire, allo stesso modo, che anche gli elementi per sostenere l'ipotesi del missile potrebbero trovarsi sui reperti non ancora recuperati. Ma questo non si ritiene essere il corretto modo di procedere.

L'ipotesi in esame non ha avuto ulteriori positivi sviluppi anche sotto l'aspetto del "movente" che avrebbe determinato la strage e cioè la presunta riconducibilità a "tensioni" internazionali che avrebbero potuto coinvolgere l'Italia che, per non meglio precisate ragioni, sarebbe rimasta vittima di ritorsioni da parte di Paesi o frange di rappresentanza di enti esteri per motivi legati a conflitti non dichiarati, e a interessi interstatuali non pienamente rispettati.

Tale aspetto è già stato escluso dal G.I. nell'ordinanza sentenza del 31/8/1999 e a quelle conclusioni che si condividono si rinvia.

Per quanto concerne il presente procedimento, tuttavia, la suddetta "pista" investigativa non è stata tralasciata ed è stata oggetto di accertamento da parte di questo Ufficio appena è stato possibile acquisire e consultare gli atti desegretati che riguardavano la cd. "pista palestinese".

E' stato dimostrato, nell'apposito paragrafo a essa dedicato, che la completa e corretta lettura degli atti ha restituito una cronologia della dinamica dei rapporti fra il capo Centro del Sismi italiano in Libano, colonnello Giovannone, e le Autorità palestinesi del tutto estranea alla strage di Ustica, di guisa che nessuna valida argomentazione o, addirittura, prova è sussistente al riguardo e quindi, conseguenzialmente, il riferito "movente" terroristico deve essere ritenuto, definitivamente, estraneo alla strage di Ustica.



A seguito di ciò qualsiasi elemento nuovo che, per anni, si è sostenuto essere contenuto nella documentazione segreta oggi è definitivamente venuto a mancare e con esso è venuto meno anche quello che, da pochi, era ritenuto erroneamente il movente che aveva determinato l'efferata strage.

In definitiva, allo stato delle indagini, si può ritenere l'ipotesi bomba, come causa della strage del DC9 Itavia, non provata e, quindi, non condivisibile e accettabile sotto il duplice profilo dell'aspetto tecnico e del movente, che, per le ragioni esposte, si sono dimostrati infondati dal punto di vista probatorio non essendovi degli elementi che consentono di poter validamente e fondatamente accettare l'ipotesi.

Conclusioni sull'ipotesi missile

Come si è detto l'ipotesi che fonda l'utilizzo di un missile come causa della strage del DC9 Itavia è catalogata fra le fonti causative "esterne" (unitamente a quella della cd. "quasi collisione"), in considerazione del fatto che essa ha come presupposto, o premessa fondamentale, che uno o più aerei militari abbiano intersecato la rotta del DC9 con modalità compatibili con il lancio di missili e in coincidenza spazio – temporale con l'evento che ha determinato la caduta del velivolo Itavia, in particolare si è ipotizzato l'utilizzo di ordigni avente capacità di attacco laterale, quali all'epoca del fatto i missili a guida infrarossi (IF) e quelli a guida radar semiattiva (SA); il presidente Cossiga ha parlato di missile a risonanza.

La presenza di aerei, sulla base dei dati radar e dei conseguenti accertamenti espletati dai periti radaristici, nonché su quanto acquisito nel corso delle indagini, sarebbe attestata dalla rotta ricostruita tenendo conto dei plot – 17, - 12, 2B e degli altri successivi a essi che ha interessato, proprio in coincidenza del punto di caduta, la rotta del DC9, con una traiettoria, in origine parallela e poi perpendicolare alla stessa.

Oltre alla presenza di aerei intorno al DC9 (ipotesi convalidata dalla perizia Dalle Mese), il collegio peritale Blasi aveva in precedenza focalizzato l'attenzione su alcuni elementi emergenti dall'analisi dei reperti del DC9 fino a quel momento



recuperati quali: i fori sul portello vano bagagli anteriore, dei fori sul motore destro e sulle ali, delle sfere rinvenute all'interno della semiala, la superficie esterna della fusoliera, che il citato collegio aveva ritenuto come compatibili con, o causati da, frammenti ad alta velocità provenienti da una testata bellica di un missile.

In ordine alla ipotesi "esterna" in esame, si deve evidenziare che, a differenza dell'ipotesi "interna" (bomba), per poterne sostenere la fondatezza essa necessita di un duplice accertamento positivo, quello della presenza di altri aerei e l'evidenza sui reperti del velivolo degli effetti dell'esplosione, con la conseguenza che in difetto di uno di essi la tesi può essere efficacemente contrastata.

Orbene, allo stato delle indagini, anche se i dati radar consentono di convalidarne la sostenibilità circa la presenza di altri aerei, ciò non appare sufficiente e necessario per poter sostenere – con certezza - che la caduta del DC9 possa essere stata causata dal lancio di uno o più missili in quanto, almeno secondo gli elementi raccolti, non vi sono prove oggettive sufficienti che possano dimostrare che l'esplosione di un missile a distanza dall'aereo abbia colpito il velivolo.

Invero, tutti i periti si sono espressi concordemente nell'affermare l'assenza sul relitto del DC9 di tracce conseguenti alla esplosione di una testata bellica.

In particolare ciò è emerso dalle indagini specialistiche di due collegi ausiliari, quello frattografico e quello esplosivista, nominato con il collegio peritale Misiti.

Il primo collegio di periti, nello specifico, ha esaminato i fori presenti in diverse parti dell'aereo sul motore destro e sulle ali, ha analizzato alcune sferule recuperate in un flap e le deformazioni dei pannelli della fusoliera.

Su nessuno di questi oggetti gli esperti hanno individuato elementi caratteristici di impatti da oggetti provenienti dall'esplosione di una testata missilistica o dall'impatto di oggetti provenienti dal corpo di un missile.

Analogamente il collegio esplosivistico, analizzando i fori sul portellone del vano bagagli anteriore destro e le lesioni patite dall'estremità dell'ala sinistra (che si era ipotizzato potesse essere stata tranciata dagli effetti della corona di una testata missilistica continuous road), ha concluso che vi era l'assenza totale sui reperti esaminati di elementi caratteristici quali perforazioni multiple di formazione



attribuibili a onde d'urto correlabili alle esplosioni di una testa di guerra di un missile ovvero a un'azione di mitragliamento e che tali risultati erano tali da far ritenere estremamente improbabile l'ipotesi dell'abbattimento del DC9 Itavia a seguito di un attacco diretto da parte di un velivolo militare.

Per le ragioni sopra espresse è stata anche rigettata l'ipotesi dell'esperto Sewell il quale, interpellato dai consulenti di parte civile, aveva sostenuto che il DC9 era stato colpito dal corpo di due missili in sequenza, dopo che la testa di guerra del missile era esplosa per azionamento della spoletta di prossimità.

Alla stregua di quanto sopra evidenziato, si può affermare che l'esito delle indagini strumentali ha portato alla conclusione che nessun frammento o segni di penetrazione, riconducibile a missile (testata o altre sue componenti) sono stati rinvenuti sui reperti del DC9 esaminati.

In definitiva se l'ipotesi del missile come causa della caduta del DC9 ha trovato una convalida di primo grado con la dimostrazione della presenza di altri aerei intorno al DC9 che hanno intersecato la sua rotta e che potrebbero avere lanciato almeno un missile nella sua direzione, non può dirsi, invece, fondatamente, dimostrato – mancandone le prove sufficienti – l'elemento ulteriore cioè che un missile sia stato utilizzato e che abbia impattato (impatto inteso come onda di blast della testata che esplose a distanza e non come penetrazione effettiva dell'ordigno) sulla fusoliera dell'aereo, di guisa che deve ritenersi tale ricostruzione, e quindi l'ipotesi che ne consegue, difettare allo stato di uno dei suoi presupposti necessari e fondamentali.

Conclusioni sull'ipotesi quasi collisione.

A diverse conclusioni si deve, invece, pervenire con riguardo alla ipotesi della quasi collisione.

La tesi della quasi collisione (id est, near collision) come causa della caduta del DC9 il 27 giugno 1980 rientra nel novero delle ipotesi cd. "esterne" in quanto è presupposto della sussistenza della stessa la presenza di almeno un aereo nel cielo quella sera oltre, ovviamente, al DC9.

Il significato tecnico scientifico di “quasi collisione”.

E' bene ribadire cosa si intende per fenomeno di quasi collisione, quando e come questo si verifica e quale incidenza concreta può avere nel rapporto fra almeno due aerei in volo.

Quando un velivolo si sposta in area a opportuni valori di velocità il flusso dell'aria che investe l'ala determina sul dorso di essa un campo di depressione e sul ventre un campo di pressione che agiscono sulla sua superficie determinando la forza verticale (portanza) che equilibra il peso e rende quindi possibile il volo.

Quando l'ala è passata la differente pressione nella zona di attraversamento si equilibra nuovamente attraverso un sistema di vortici con il quale si disperde l'energia che l'ala ha trasmesso all'ambiente esterno.

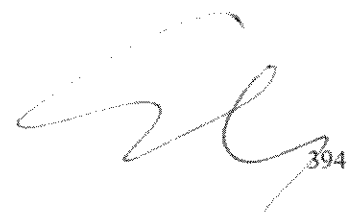
Dietro all'ala di un velivolo si crea quindi una scia vorticosa costituita da due parti. La prima, immediatamente dietro l'ala è caratterizzata da vorticità diffusa che esce dall'ala; la seconda è caratterizzata da due vortici nei quali si è concentrata gran parte della vorticità stessa all'interno dei quali l'area ruota a velocità di alcune centinaia di chilometri all'ora.

Tali vortici possono persistere per tempi anche di alcuni minuti.

Il velivolo che segue quello che lo precede si deve tenere distante dai vortici rilasciati da quest'ultimo per ovvi motivi di sicurezza.

Se, invece, un velivolo che segue attraversa la scia vorticosa lasciata da un velivolo che lo precede o quantomeno passa nelle sue vicinanze, le componenti verticali della velocità di rotazione dell'aria all'interno dei due vortici componendosi con la velocità di volo del velivolo, possono determinare sulle ali variazioni dell'angolo di incidenza fino a causarne anche l'inversione dei carichi aerodinamici sulle ali o su parti di esse.

L'evento esterno che ha causato l'inversione dei carichi sull'ala sinistra del DC9 fino a determinarne la rottura con deformazione verso il basso può essere pertanto attribuito a tale fenomeno, definito quasi collisione.



394

Si intende, quindi, che il velivolo che ha rilasciato la scia, velivolo interferente, non era troppo vicino al velivolo che lo seguiva, velivolo interferito, in modo tale da causarne una collisione vera e propria né era troppo lontano da determinare un'eccessiva attenuazione dei vortici.

La decisione della Corte di Assise di Appello sullo scenario radar.

Preliminarmente, si evidenzia che l'Ufficio è, ovviamente, a conoscenza della decisione della Corte di Assise di Appello di Roma che non ha condiviso la decisione dei giudici di primo grado (che l'aveva invece affermata) circa la presenza di aerei vicino al DC9, evenienza ritenuta dai giudici di seconde cure, *“un salto logico non giustificabile”* che era *“supportata solo da ipotesi, deduzioni, probabilità e da basse percentuali di significato dichiaratamente neutro, e mai da una sola certezza.”*

Questo ufficio non ha condiviso allora (contro la sentenza fu formalizzato ricorso per Cassazione) e non condivide adesso tale decisione – pur ovviamente rispettandola - in quanto essa è contraria a tutte le risultanze emerse nel corso delle indagini che, invece, davano conto del complesso panorama volativo di quella sera intorno al DC9 come indicato dai dati radar e come, correttamente, aveva interpretato la Corte di Assise di primo grado.

La decisione dei giudici di appello, tuttavia, non si può ritenere assistita dal cd. “giudicato” in quanto l'oggetto di quel giudizio dibattimentale non riguardava il reato di “*strage*” ex art. 422 c.p., bensì la contestazione del reato di “*attentato contro gli organi costituzionali*” di cui all'art. 289 c.p.

Pertanto, non vi è alcun vincolo giuridico che possa impedire e/o limitare una diversa e più completa analisi e, conseguentemente, una alternativa decisione rispetto a quella fornita dai giudici di secondo grado in un diverso processo.



395

I dati sui quali fondare la tesi della quasi collisione.

Ciò premesso si analizzano i dati, già esistenti e quelli di nuova acquisizione, in forza dei quali si può sostenere, fondatamente, l'esistenza del presupposto "esterno" dell'ipotesi della quasi collisione come causa della caduta del DC9.

Il dato esterno, la presenza di almeno un aereo, è fornito da plurimi elementi che derivano dal contenuto dei dati dei radar, dalle dichiarazioni delle persone a conoscenza dei fatti, dal contenuto di intercettazioni telefoniche e, ulteriormente, dalla documentazione a supporto delle dichiarazioni ovvero da atti attestanti voli e operazioni aeronavali nel periodo di interesse.

1) Le evidenze di natura radaristica.

Sotto il profilo dei dati radar agli atti della precedente indagine del G.I. sono stati acquisiti i lavori del Collegio peritale Misiti, quelli dei periti Dalle Mese, Donali e Tiberio, nonché i lavori dei consulenti di parte civile, Pent, Vadacchino e Algostino. La perizia radaristica del prof. Dalle Mese ha concluso in senso positivo alla presenza di altri aerei vicino al DC9 nell'ambito di uno scenario radar complesso.

Testualmente queste le conclusioni:

"E' plausibile che nella traiettoria del DC9 fosse presente un velivolo che procedeva così vicino al DC9 stesso da mascherarsi al rilevamento radar.

Lo scenario radar risultante dalla perizia non esclude la presenza di un secondo velivolo nella rotta del DC 9".

Lo scenario delineato è compatibile con le ipotesi agli atti che spiegano le modalità di rottura del DC9, come conseguenti o ad una "mancata collisione", ipotizzata a suo tempo dei periti Casarosa e Held o a quella di un attacco missilistico ipotizzata dai periti Algostino, Pent e Vadacchino.

Sia i periti di ufficio Dalle Mese, Tiberio e Donali, sia i consulenti di parte civile sono stati concordi nel dire che il cielo radar nel momento in cui volava il DC9 era piuttosto "complesso" e hanno indicato le tracce che a loro dire erano visibili e che erano associabili a oggetti volanti, confermando, quindi, che quei punti, quegli echi,



396

visti e registrati dai radar erano echi reali dovuti alla presenza dei velivoli e non falsi, come sostenuto dal collegio peritale Misiti il quale, unitamente ai consulenti di parte imputata, ha sostenuto la tesi che gli echi visti dal radar erano da ritenersi falsi in quanto causati da riflessioni rivelati dai lobi laterali del fascio radar.

I periti Dalle Mese, Tiberio e Donali, in ciò confortati dagli studi dei consulenti di parte civile, hanno confutato tale tesi dopo avere focalizzato l'attenzione sulla problematica dei lobi laterali di antenna al fine di verificare se ciò potesse spiegare, o meno, la natura di quegli echi come falsi.

I predetti periti sull'argomento hanno fornito risposta negativa chiarendo che se l'antenna dell'apparato radar di Fiumicino avesse avuto un malfunzionamento con dei lobi laterali di livello particolarmente elevato da poter rilevare dei segnali, questo avrebbe costituito un errore sistematico del radar, con la conseguenza che ogni traccia sarebbe stata duplicata sui lobi laterali, quindi qualunque aereo il radar avesse visto avrebbe prodotto esattamente lo stesso fenomeno e gli operatori si sarebbero accorti di una moltiplicazione di tracce.

I periti hanno quindi spiegato come questo fenomeno sia stato, invece, attribuito solo alle tracce radar correlabili al DC9 e non a tutti gli aerei visti da Fiumicino di guisa che se fosse stato, veramente e tecnicamente, un problema di lobi laterali dell'antenna radar i segnali di tutti gli aerei che erano presenti in aria, sarebbero stati tutti quanti sdoppiati perché, pur essendo un evento molto raro che un radar dia dei plots da lobi laterali, si sarebbe dovuto generare un fenomeno dello stesso tipo su tutti i bersagli. In definitiva non essendosi verificato detto fenomeno su nessun altro aereo sicuramente presente nel cielo radar (perché rilevato dalle risposte del trasponder, esempio l'Air Malta) non si può tecnicamente attribuirlo unicamente al DC9 per inferirne un mal funzionamento del radar.

Nella sostanza, la sera del 27 giugno 1980 il cielo radar, prima della caduta del DC9 e nel momento stesso della caduta, si presentava come "complesso", cioè tale da consentire di rilevare la presenza, oltre al DC9, di altri velivoli, uno dei quali poteva volare di conserva al DC9, aereo che, come risultante dai dati radar, si era potuto inserire in una zona dell'Appennino tosco emiliano (nell'area di Firenze/Siena), nonché di altri velivoli tipo caccia militari che, invece, erano in posizione ovest, sulla destra del DC9, che scendevano a una certa distanza da quest'ultimo e che, a

un certo punto, ne hanno intersecato la rotta nell'istante in cui c'è stato l'ultimo segnale di transponder del velivolo Itavia e la caduta dello stesso.

Le traiettorie di tali aerei, che volavano sulla destra del DC9, erano dimostrate da veri plots individuati in -17, - 12 e 2B (secondo i periti Dalle Mese, Tiberio, Donali) e poi anche dagli altri successivi (i plots 3, 5, 7, 8A, 9A, 9B, 10, 11, 12, 13A e 19) secondo i tecnici della parte civile.

La traccia radar di solo "primario" (quindi di aereo che vola con il trasponder spento) dimostrativa della presenza di altri aerei, oltre al DC9, intorno a Ponza è fornita anche dai plots denominati PR6, PR7 e PR8.

Ulteriormente a quelle citate, vi sono le tracce relative ai due F104 che provenendo da nord nel tratto fino a Grosseto volano di conserva al DC9 fino a che è intervenuto il Controllo del Traffico Aereo (C.T.A.) a separare il traffico e i due F104 sono atterrati a Grosseto.

E' stata accertata la presenza di un aereo Awacs stazionante sull'Appennino Tosco-Romagnolo.

2) Le evidenze di natura dichiarativa.

Per quanto concerne le dichiarazioni rese dalle persone informate sui fatti utili a confermare la presenza di attività volativa e l'esistenza di esercitazioni aeronavali il 27 giugno 1980 sono stati acquisiti nuovi, plurimi e concordanti elementi dichiarativi che, uniti a quelli già preesistenti e con gli stessi valutati, rafforzano la tesi della quasi collisione come causa della caduta del DC9 Itavia.

Ovviamente le nuove dichiarazioni rese da diversi soggetti non sono state tali da dimostrare direttamente l'evento, ma hanno avuto il pregio di aver portato alla luce circostanze ulteriori utili alla ricostruzione, più esaustiva e puntuale, di quanto accaduto tra il 26 e il 27 giugno 1980.

Sostanzialmente, e in sintesi, si può affermare che nelle citate date vi è stata nel mare Mediterraneo una esercitazione aeronavale con la presenza di diversi aerei e navi, in particolare di almeno una portaerei e che, conseguentemente a ciò, c'è stata

una intensa attività volativa che ha interessato quell'area fino al momento in cui è caduto il DC9, attività volativa magari non "notificata" cioè non conosciuta ufficialmente, nella quale l'aereo civile si è trovato coinvolto, a sua insaputa e senza essere avvisato dei rischi e dei pericoli che la presenza degli altri aerei generava, o poteva generare, nei suoi confronti.

Alternativamente a tale lettura vi è quella dell'esserci stata, la sera del 27 giugno 1980, una semplice attività volativa, non rientrante in una esercitazione ufficiale, svolta autonomamente da uno degli Stati che potevano operare in quell'area geografica con i loro mezzi già presenti in territorio italiano, in particolare gli Stati Uniti (con mezzi aeronavali in siti quale Sigonella) , ovvero perché i propri mezzi, oltre che essere dislocati in territorio italiano lo erano anche in prossimità, esempio la Francia per quanto concerne la Base di Solenzara nell'alto mar Tirreno. Attività nella quale uno o più aerei militari hanno partecipato a un'attività volativa, avente qualsivoglia fine operativo, nel corso della quale hanno intercettato la traiettoria del DC9 e tale interferenza ha causato, consapevolmente o meno, direttamente o indirettamente, la caduta in mare del DC9 Itavia. Attività volativa che sia gli Stati Uniti sia la Francia potevano effettuare con l'ausilio delle loro portaerei presenti nello spazio di mare interessato all'evento.

2.1 L'esercitazione NATO.

L'esistenza di una esercitazione è stata confermata da diversi soggetti auditi nel corso delle indagini preliminari.

In merito è emersa l'importanza, soprattutto per la novità del portato narrativo, del contenuto delle dichiarazioni rese dal militare Giovanbattista Sparla (in servizio presso la NATO) che ha descritto quello che era successo la sera del 27 giugno 1980 nella Sala Operativa Shape della NATO dove risultava dai tabelloni la dicitura Exercise South che significava l'essere in corso una esercitazione della NATO "combinata" alla quale partecipavano aerei americani e francesi.

Dunque una esercitazione nel Sud Europa, zona mar Mediterraneo, che non può che essere quella interessante la zona a sud della Sardegna e davanti alle isole Eolie; zona territoriale per la quale era competente AFSOUTH, cioè il Centro di raccolta



399

dati della NATO con sede a Napoli, che doveva gestire le esercitazioni in quelle zone operative.

Sparla in particolare ha affermato che:

“In sala operativa dello Shape, risultava che il 27 giugno 1980 era in corso un'esercitazione NATO combinata alla quale partecipavano aerei americani e francesi.

La stessa sera del 27 giugno 1980 nel Golfo della Sirte c'erano state delle battaglie fra aerei americani del tipo Tomcat aerei libici del tipo Mig 21 o Mig 23. il DC9 Itavia è rimasto coinvolto nella battaglia tra gli aerei americani e libici, uno dei quali avrà sganciato all'indirizzo dell'altro un missile che invece ha colpito il velivolo civile il DC9 Itavia è rimasto coinvolto nella battaglia tra gli aerei americani e libici, uno dei quali avrà sganciato all'indirizzo dell'altro un missile che invece ha colpito il velivolo civile. Quella sera i francesi hanno partecipato alla esercitazione della NATO.

Tale versione ha trovato una prima e puntuale specifica conferma nelle dichiarazioni rese dal generale Enrico Milani, (appartenente all'Aeronautica ma in quel momento distaccato presso il Servizio Segreto militare) il quale, per la prima volta, ha dichiarato, con riferimento al 27 giugno 1980, che ***Quel giorno c'era una esercitazione internazionale che però non si sapeva perché era tenuta all'oscuro.***

Oltre alle dichiarazioni, si ribadisce rese per la prima volta, di due persone che agivano da “osservatori privilegiati” per i ruoli occupati, che consentivano loro di accedere e acquisire notizie certe e riservate, sono state acquisite le dichiarazioni di altri soggetti che non erano in contatto con i primi, ma che hanno avuto la possibilità di osservare quanto verificatosi tra il 26 e il 27 giugno 1980 da diversi – e anche rilevanti – punti di osservazione rispetto ai primi.

Ci si riferisce alle dichiarazioni rese da Marina Gazzaniga, da Egidio Angeli (rispettivamente hostess e pilota di due diversi aerei in volo il 26 giugno) da Giorgio Marinello, da Pasquale Murgò e da Antenore Masciari.

Dal complessivo contenuto delle dichiarazioni delle persone predette si è avuta la conferma che già il 26 giugno nel pomeriggio era in corso una esercitazione aeronavale nella zona di mare vicino all'isola di Ustica.

Tale significato e convincimento, infatti, hanno le testuali affermazioni della signora Marina Gazzaniga (Il 26 giugno 1980 sulla tratta Bologna Palermo il comandante le disse "vieni a vedere cosa c'è qui sotto" e ricordo di avere visto, guardando sia davanti che a destra della cabina che sotto vi era un certo traffico, c'era una nave grandissima ricordo che Napolitano disse che forse era una portaerei americana, era enorme e aveva attorno a sé tante navi posizionate in acqua a spina di pesce) e del pilota Egidio Angeli (Il 26 giugno ci trovavamo a sorvolare l'isola di Ustica e ricordo che in prossimità della stessa ho notato un convoglio di quattro o 5 navi una delle quali era molto grande e poteva essere una portaerei).


Tale assetto operativo militare è stato confermato da Giorgio Marinello, le cui dichiarazioni assumono speciale valenza in quanto trattasi di persona che ha preso parte all'esercitazione aeronavale.

Il predetto ha riferito che nel mese di giugno 1980 mentre era a bordo della nave Vittorio Veneto ha partecipato a un'esercitazione svoltasi al largo delle isole Eolie, nella quale erano presenti altre unità navali italiane e straniere in numero abbastanza consistente tanto che egli disse "sembra essere lo sbarco in Normandia".

Oltre a indicare le navi della Marina italiana partecipanti, Marinello ha ricordato la presenza di quelle straniere specificando che "Come navi francesi, ricordo la Foch o la Clemenceau e le fregate Suffren e/o la Duquesne. Fra le navi americane sicuramente la Saratoga che io ho visto una volta di punta.

Quella a cui ho partecipato, e di cui ho detto, era una esercitazione NATO.

Una di dette portaerei ha preso comunque parte all'esercitazione. Confermo di ricordare di avere visto, durante l'esercitazione di cui ho detto la portaerei americana Saratoga e una portaerei francese, ma non so specificare se fosse la Foch o la Clemenceau. In definitiva volevo dire qual è lo scopo di tutto questo cioè che verosimile che la sera del 27 giugno 1980 l'esercitazione fosse ancora in corso al momento in cui è caduto il DC9 Itavia e che quindi i radar installati sulle navi impegnate nelle esercitazioni abbiano visto e registrato tutto quello che è accaduto al DC9 la sera del 27 luglio 80".



Marinello ha documentato quanto riferito depositando numerose fotografie che hanno immortalato alcune fasi dell'esercitazione e ha collocato il periodo al 27 giugno 1980 anche con la data di stampa delle foto apposta sul retro delle stesse, che è quella del successivo mese di luglio (*LUG80*).

Dunque tre soggetti, Sparla, Milani e Marinello hanno riferito del concreto svolgersi di una esercitazione NATO nei giorni 26 e 27 giugno 1980, specificando il Marinello anche della presenza, fra i mezzi impegnati, di una portaerei francese (Clemanceau o Foch) e della Saratoga, appartenente agli Stati Uniti d'America.

Nelle foto consegnate da Marinello si vedono le navi, si vedono aerei in volo e si può anche individuare almeno una portaerei.

Altri due soggetti (Gazzaniga e Angeli) hanno visto la presenza di grosse navi e altre piccole a loro vicine almeno nel pomeriggio del 26 giugno 1980.

L'attendibilità dei dichiaranti non è messa in dubbio da alcun elemento.

Dunque una esercitazione aeronavale che la NATO ha dichiarato non essere stata effettuata nel corso del tardo pomeriggio del 26 giugno e fino alla sera del 27 giugno affermando, altresì, di non avere avuto notizie di voli militari e informazioni sulle portaerei.

Negazione di un'attività che, per quanto di grave successo, non può che essere stata "giustificata" da "interessi" che si dovevano tutelare e garantire, talmente "importanti e superiori" da negare la verità circa la morte di 81 persone innocenti.

In tale direzione, verosimilmente, potrebbe rientrare nell'espressione, coniata nel corso di una intervista pubblicata nel settembre del 2023 dall'on.le Giuliano Amato, "ragion di Stati" o "ragion di NATO".

2.2 L'attività volativa.

La presenza di attività volativa si è detto che è il presupposto per poter sostenere l'ipotesi della quasi collisione.

Al riguardo elementi testimoniali circa la presenza di aerei la sera del 27 giugno 1980 erano stati acquisiti nella precedente indagine e nel dibattito (vedasi in

particolare la testimonianza dei coniugi Cannizzaro e degli appartenenti all'aeronautica Diamanti, Cucchiarelli e Colonnelli, tutti in servizio presso postazioni radar, nonché le dichiarazioni del generale Nicolò Bozzo con riferimento all'attività volativa presso la Base francese di Solenzara fino almeno alle ore 22,00 del 27 giugno 1980).

La circostanza ha trovato ulteriore riscontro anche nel corso delle nuove attività investigative in quanto altri soggetti hanno fornito notizie di analogo contenuto.

Ci si riferisce in particolare alle dichiarazioni rese da Pasquale Murgo e Antenore Masciari.

Ha dichiarato Murgo che la sera del 27 era in servizio alla Base aerea di Jacontenente e di aver visto attività volativa dopo le 19,00 e che a un certo punto ha captato che c'erano due di questi velivoli che sforarono nel nostro spazio aereo ed erano un UTVA315 e un UTVA318 cioè due Mig di fabbricazione jugoslava perché i numeri 15 e 18 indicavano l'aeroporto di decollo di Mostar, mentre il 3 indicava la decade di volo cioè dal 21 al 30.

Uno di questi aerei era andato verso la direttrice Pescara/Ancora e l'altro verso la direttrice Foggia/Bari e dopo un'ora non li ha visti più. Il collega Esposito per quello che vedeva sullo schermo radar gli aveva detto che i due velivoli entravano nel nostro spazio aereo e la circostanza gli era stata confermata dal collega Mura.

Anche Masciari, ha ricordato che la sera del 27 giugno 1980 mentre si trovava in vacanza nella zona centrale della Calabria (al mare di Sellia marina), "di avere visto almeno due aerei che si inseguivano e ho visto che uno sparava all'altro. L'aereo inseguito e gli inseguitori credo che fossero di dimensioni simili e ritengo di escludere che potesse trattarsi di aerei civili, anche perché successivamente ho visto altri due aerei tipo caccia e ho pensato che si trattasse di un'esercitazione.

Ha precisato altresì che: *"per le caratteristiche che ho potuto notare, in particolare per una cabina di vetro allungata che copriva la postazione del pilota, mi sono convinto che si trattasse di due F 16. Ritengo che fossero due aerei da caccia.*

La direzione di quest'ultimi velivoli era da Catanzaro verso Crotone e ho pensato che potesse esserci in corso anche un'esercitazione anche perché sapevo che lì a pochissimi chilometri sul mare di Simeri c'era una Base americana".



403

2.3 La presenza della portaerei.

Preliminarmente, va ricordata la circostanza, pacificamente accertata documentalmente tramite un documento proveniente dalla N.A.T.O. acquisito in atti, della presenza di una portaerei nel mar Mediterraneo.

Si riporta di seguito il documento citato datato 16 giugno 1997, numero 67341/42, trasmesso da I.T.A.V. NATO Bruxelles del seguente testuale contenuto:

Attività di esercitazione: non risultano attività aeree militari su larga scala.

Attività aeree marittima: risulta qualche attività di questo tipo, tale attività si configura in pattugliamenti di routine e voli in transito e potrebbe stare ad indicare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo centrale o occidentale”

Altro dato non controverso è che nel 1980 le flotte navali di pochissimi Stati avevano in dotazione la portaerei e fra questi vi erano gli Stati Uniti e la Francia, le cui navi circolavano liberamente nel mar Mediterraneo.

La presenza di una portaerei è stata ritenuta di fondamentale importanza perché alla stessa può essere collegata anche l'attività volativa non generata dagli aeroporti e/o dalle Basi militari. Le portaerei, infatti, consentono ai velivoli trasportati di decollare e atterrare in qualunque momento, anche senza notificare (commettendo una grave violazione) il volo agli enti preposti al controllo del traffico aereo.

Proprio dalla lettura combinata del documento NATO attestante la presenza di una portaerei nel mar Mediterraneo (centrale od occidentale) e dei dati contenuti nei tracciati radar che non consentivano di individuare, per alcune tracce, gli aeroporti di partenza e di arrivo si è valorizzata, ai fini investigativi, la presenza del mezzo aeronavale, considerate le sue precipue caratteristiche.

E ciò in aggiunta alla verificata prassi in atto di far volare velivoli militari in prossimità di quelli civili, quasi sulla scia, con l'uso della sigla ZZZZ indicante la destinazione d'atterraggio su portaerei, anche quando esse navigavano e/o si trovavano in rada. Prassi soprattutto seguita dagli Americani che potevano compilare dei piani di volo con destinazione “ZZZZ” quando, appunto, questi erano diretti presso aeroporti senza indicativi I.C.A.O. (International civil aviation



organization, organizzazione internazionale dell'aviazione civile), oppure quando erano diretti sulle loro portaerei.

Al riguardo si ricorda la vicenda verificatasi proprio la sera del 27 giugno 1980 relativa a un velivolo della U.S. Navy in decollo da Verona-Villafranca con destinazione "ZZZZ".

Il maresciallo Sergio Berritta, all'epoca dei fatti controllore del Traffico Aereo presso l'aeroporto di Villafranca di Verona, ha, infatti, affermato che la sera della caduta del DC9 Itavia aveva iniziato il servizio tra ore 19 e le 20 circa e che il collega smontante gli aveva riferito che un aereo della Marina statunitense, del tipo Crusader, senza destinazione sul piano di volo era in sosta nel piazzale antistante il 28° Gruppo, in attesa di decollare.

Il controllore della sala operativa di Padova aveva fatto alcune rimostranze sull'assenza nel piano di volo e Berritta era stato costretto a chiedere al pilota statunitense se l'indicazione "ZZZZ" stesse a significare la presenza di una portaerei nel Mediterraneo, ricevendo risposta positiva da parte del pilota che aveva confermato la presenza della portaerei americana e che, proprio in virtù di tale presenza, poi l'operatore del Controllo di Padova aveva autorizzato il decollo del velivolo Crusader.

Contemporaneamente anche il Centro di Roma-Controllo aveva accettato il velivolo straniero e, in considerazione del fatto che nello stesso frangente stava decollando dall'aeroporto di Bologna il DC9 Itavia, il Centro di Roma aveva comunicato che avrebbe assegnato il livello più alto al velivolo che fosse partito prima.

Per completezza espositiva si evidenzia che il Dipartimento della Difesa americano interpellato riguardo a tale volo ha risposto affermando che nessun velivolo della U.S. Navy circolava sul Mediterraneo la sera del 27 giugno 1980.

Della presenza di una portaerei hanno parlato sia il presidente emerito della Repubblica Francesco Cossiga (*La portaerei Clemanceau o altra simile era in prossimità di una Base francese in Corsica*) e l'ex presidente del Consiglio dei Ministri ed ex presidente della Corte Costituzionale on.le Giuliano Amato il quale,



in una recentissima intervista dei primi giorni di settembre del 2023, ha affermato che: *“L'ipotesi più accreditata è che quel missile sia stato lanciato da un caccia francese partito da una portaerei al largo della costa meridionale della Corsica o dalla Base militare di Solenzara, quella sera molto trafficata”*.

2.3.1 Le portaerei francesi Foch e Clemanceau.

La Francia nel 1980 aveva in dotazione due portaerei: la Foch e la Clemanceau.

Dalla documentazione inviata dalle Autorità francesi, in risposta alle commissioni rogatorie richieste, entrambe le unità aeronavali sarebbero state il giorno 27 giugno 1980 ancorate al porto di Tolone.

Si è detto che, a parere di questo ufficio, la documentazione non consente di verificare esaustivamente la circostanza in quanto non sarebbero state trasmesse tutte le pagine dei registri.

Si premette che ai fini investigativi è sufficiente la presenza di una sola portaerei e la presenza dell'una o dell'altra nel mar Mediterraneo (alto o basso mar Tirreno) non sarebbe tale da modificare le conclusioni circa il coinvolgimento della stessa, e dei velivoli trasportati, nella strage.

Pur essendosi l'ex presidente Cossiga espresso in termini dubitativi circa la precisa portaerei presente (*“la Clemanceau o altra simile”*) e pur avendo l'ex presidente on.le Amato riferito genericamente *“una portaerei”*, entrambi hanno fatto riferimento a una Base francese *“al largo della costa meridionale della Corsica o dalla Base militare di Solenzara”*.

Si tratta nei casi sopra citati di testimonianze (in senso atecnico non essendo questa una sede dibattimentale) indirette, o de relato, nel senso che gli ex uomini politici hanno riportato circostanze a loro riferite da altra persona (l'ammiraglio Martini per quanto concerne Cossiga) ovvero una opinione personale fondata sugli atti letti (Amato).

Le citate dichiarazioni, per il loro tenore generico e non riscontrato da elementi oggettivi, non sono utili a smentire completamente quanto riferito dalle Autorità francesi circa la posizione delle due portaerei nazionali.



406

Diversamente dalle citate testimonianze emerge da altre dichiarazioni acquisite da questo Ufficio rese, per la prima volta in assoluto, da alcuni militari che prestavano servizio all'aeroporto di Grazzanise, vale a dire Flaviano De Ambrogio, Sebastiano Ferrigno e Sebastiano Caucci, una circostanza che è idonea a smentire (o comunque a mettere in crisi) la versione delle Autorità francesi atteso che dal complessivo narrato dei citati soggetti è emerso che la portaerei francese Foch fosse presente nel porto di Napoli il giorno 26 giugno 1980.

Ha dichiarato, infatti, il Caucci:

È vero che io ho fatto un briefing a Napoli sulla portaerei Foch. Ricordo che ho letto il nome Foch. Io sono andato a Napoli in porto con la macchina dell'aeronautica. Era con me forse il collega Nobili.

Era un'esercitazione che bisognava fare il 27 mattina con i francesi. Io sono sicuro di avere letto il nome della portaerei, e cioè Foch. Prendo visione del registro dei voli e verifico che il 26 giugno ho volato di pomeriggio dalle 17:00 e quindi sicuramente sono andato la mattina del 26 a Napoli sulla Foch.

Sulla stessa lunghezza d'onda si è collocato Sebastiano Ferrigno il quale sentito due volte da questo ufficio ha dichiarato che:

Per quanto concerne la Foch, posso dire solo che ho fatto una visita su detta portaerei, con l'addetto militare francese, ancorata al porto di Napoli, ma non riesco a ricordare l'esatto periodo che in ogni caso era nel mese di giugno 1980.

Presumo che gli aerei francesi decollavano dalla portaerei che poteva essere, o la Foch o la Clemenceau. La prima, quando io sono andato a bordo in visita quando era attraccata al porto di Napoli, sono salito a bordo in rappresentanza del comandante del 9^o Stormo. Questa visita alla Foch è stata fatta prima dell'esercitazione programmata per il 18 luglio 1980, ma non so dire quanti giorni prima.

Non ha saputo nulla dell'esercitazione del 27 giugno.

È probabile che sulla portaerei Foch io sia andato con Caucci. Sicuramente ho visitato l'hangar della Foch dove erano gli aerei, ma non ricordo che tipo di velivoli ci fossero. Sono sicuro che fosse la Foch perché a casa ho un portacenere in peltro con la scritta Foch che mi fu dato in omaggio in occasione della visita.



Quella di cui ho parlato è stata l'unica occasione in cui sono andato sulla Foch. Ritengo che la visita alla portaerei Foch possa essere stata fatta il 26 giugno 1980, come apprendo aver dichiarato Caucci.

Una prima conferma della circostanza che la Foch fosse presente a Napoli il 26 giugno 1980 la si può trarre dalle dichiarazioni rese da Flaviano Deambrogio il quale ha riferito di avere parlato per telefono con il collega Caucci e che gli ha detto “*che la mattina del 27 giugno 1980 lui era in volo e che il giorno prima (cioè il 26/6/80) “aveva partecipato a un briefing con i francesi a bordo della portaerei FOCH perché era stata programmata un’esercitazione per il giorno successivo (cioè il 27/6/80) che poi era stata annullata” però senza specificare ora e luogo in cui si trovava la portaerei.*”

La circostanza sopra riportata è emersa anche nel corso di una conversazione ambientale captata fra Sebastiano Ferrigno e Sergio Castaldi i quali, nell’attesa di essere sentiti dal P.M., hanno ricordato l’episodio di quando il Castaldi inviò Ferrigno in rappresentanza, su invito dell’addetto militare francese, a visitare la Foch ancorata a Napoli, episodio questo, che il Castaldi non ha ricordato, ma non ha smentito.

Dall’analisi del materiale acquisito due almeno sono stati gli elementi nuovi emersi dal coacervo delle indagini.

Il primo, la presenza della portaerei francese Foch in banchina al porto di Napoli il giorno 26 giugno 1980.

Il secondo, l’esistenza di una esercitazione aero navale programmata per il 27 giugno 1980 alla quale dovevano partecipare unità operative aeronavali italiane e francesi, quindi fra queste ultime anche la Foch, esercitazione poi annullata immediatamente prima dell’inizio la stessa mattina del 27 giugno, a causa delle cattive condizioni meteorologiche.

Dunque il dato di fatto finale dall’interpretazione dei citati elementi circostanziali è che anche la mattina del 27 giugno 1980 la portaerei Foch era ancora a Napoli.



Le “testimonianze” plurime e concordanti contrastano con il dato documentale fornito dalle Autorità francesi circa l’arrivo della Foch al porto di Tolone il 26 giugno 1980 alle ore 15,35 locali per rimanervi ancorata nelle successive giornate dal 27 al 29 giugno.

Nulla esclude che l’improvviso annullamento della esercitazione possa avere determinato nell’immediatezza la decisione della partenza della portaerei per fare ritorno in acque francesi, tuttavia le manovre della Foch e della sua flotta per uscire dal porto dove si trovava avranno necessitato almeno di qualche ora di guisa che il percorso di ritorno può essere iniziato nella tarda mattinata (almeno tra le 11,00 e le 12,00) del 27 giugno 1980 e sicuramente per molte ore la Foch ha navigato nel mar Mediterraneo prima di ancorare al porto di Tolone, dove verosimilmente non può essere arrivata – a tutto voler concedere - prima delle ore 22,00 del 27/6/1980.

In tal caso essa poteva essere nelle vicinanze della Corsica (dove è situata la Base di Solenzara) intorno alle ore 20,30.

In questo spazio temporale navigando nel Mediterraneo era, quindi, ben possibile che dalla portaerei Foch potessero decollare, dopo le ore 20,30 aerei caccia diretti verso il sud dell’Italia, in particolare nella zona sopra l’isola di Ustica, che possano essere stati coinvolti, con qualunque condotta e compito, nella caduta del DC9.

2.4. La Base francese di Solenzara.

La Base francese di Solenzara è stata attenzionata per due ragioni: le dichiarazioni del presidente Cossiga che la indicava come possibile sito di decollo degli aerei coinvolti con la caduta del DC9 Itavia e le dichiarazioni rese dai fratelli Santo e Niccolò Bozzo che avevano riferito dell’esistenza di un’attività volativa fino alle ore 22,00 del 27 giugno 1980.

Circostanze entrambe non di secondo piano nell’approccio investigativo.

L’elemento acquisito dalle pregresse indagini era stato quello del termine dell’operatività della Base alle ore 17,00, circostanza che era stata utilizzata per smentire la versione dei fratelli Bozzo, circa la possibilità che vi fosse stata attività volativa successivamente all’ora di chiusura del sito militare.



Tramite commissione rogatoria questo ufficio ha assunto le dichiarazioni di coloro che avevano prestato servizio presso la Base nel giugno 1980.

Le complessive dichiarazioni rese dai militari sentiti hanno consentito di accertare che l'attività volativa presso la Base di Solenzara non necessariamente terminava alle ore 17,00 (com'era stato sempre sostenuto), che i voli avvenivano anche in orari serali e notturni e che nella Base erano presenti, oltre ai velivoli francesi (e a quelli in transito occasionale), quelli tedeschi e soprattutto aerei belgi, tanto che qualcuno ha definito Solenzara una Base franco-belga.

Ciò smentisce le comunicazioni fornite dall'Autorità francese in risposta alle precedenti commissioni rogatorie secondo le quali la Base non era più operativa dopo le ore 17,00.

La ricostruzione fornita dai militari in servizio alla Base collima, riscontrandola, con la ricostruzione fatta dal generale Nicolò Bozzo secondo il quale la sera del 27 fino alle 22,00 la Base era stata attiva in quanto l'attività volativa era durata fino a circa le ore 22,00.

In tale caso, lo spazio temporale consente di poter dedurre che gli aerei, di nazionalità francese o altri comunque presenti nella Base, potessero essere decollati in direzione sud Italia ed essere stati coinvolti con quanto accaduto al DC9 sopra l'isola di Ustica..

Al riguardo, il militare Drogat, in servizio a Solenzara, ha specificato che *“Il volo fra Solenzara e Cagliari in subsonico si fa in circa 40 minuti. In supersonico il volo Solenzara - Cagliari è in linea diretta e dura circa 15 minuti, si fa solo sul mare per non creare problemi al suolo.*

Questi aerei avrebbero potuto generare la presenza sul radar dei plot - 17 e - 12.

Circostanza che dimostra come era possibile ai velivoli, non solo quelli imbarcati sulla portaerei Foch, di stanza presso la Base di Solenzara di raggiungere, in breve tempo, la zona di Ustica.

In definitiva, le smentite alle risposte ufficiali (o comunque una lettura degli elementi di fatto diversa e contraria alle stesse) e il mancato invio della documentazione relativi a registri di viaggi e operazioni di aerei e radar perché coperti da segreto, in una con le dichiarazioni di diversi soggetti circa l'effettiva

operatività della Base di Solenzara, pongono forti dubbi sulla veridicità della versione fornita dalle Autorità francesi e, al contempo, consentono di formulare forti sospetti sul coinvolgimento di mezzi aeronavali francesi nella caduta del DC9. Al riguardo non può che richiamarsi quanto dichiarato dall'ex ministro Rino Formica circa la confidenza ricevuta dall'allora collega Francesco Cossiga il quale gli riferì il convincimento che *“se non si aprono gli archivi di Parigi non si avrà la verità”*.

2.5. L'aeroporto di Grazzanise.

L'attività investigativa sull'aeroporto di Grazzanise è stata giustificata dalla necessità di verificare se da tale aeroporto potessero essere partiti, o in tale sito potessero essere atterrati, i due aerei militari (che avrebbero incrociato il DC9), indicati nella perizia radaristica Dalle Mese/Tiberio/Donali e nelle conclusioni del perito Casarosa, poste a fondamento della tesi della cd *“quasi collisione”* come causa della caduta del DC9.

Ciò in alternativa all'ipotesi che la fase di decollo e di atterraggio dei caccia militari fosse avvenuta da una portaerei.

Le indagini hanno consentito di accertare la presenza nell'indicato sito aeroportuale di aerei americani e, a volte, anche tedeschi. Sono emerse delle stranezze nella documentazione relativa ai rifornimenti degli aerei caccia F104 e dei prelievi di carburanti per rifornire aerei diversi da quelli per i quali era destinato; analoghe stranezze sono emerse nella compilazione di parte della citata documentazione.

In particolare il militare Del Gaudio, che era uno dei responsabili della tenuta della documentazione, ha riferito di vedere per la prima volta i documenti (*“sono super sorpreso”*) che gli sono stati sottoposti in visione e in alcuni casi ha riconosciuto il timbro, ma ha disconosciuto la firma.

Orbene, anche se quanto sopra riportato non consente di aggiungere elementi specifici sulla ricostruzione della caduta del DC9 Itavia è dimostrato che nell'aeroporto erano presenti velivoli americani che dal medesimo effettuavano i loro movimenti con possibilità concreta di decollare e atterrare.



411

Ciò, quindi, potrebbe essere di ausilio alle ricostruzioni effettuate dai periti radaristi e dal prof. Casarosa che hanno cercato di individuare, in alternativa a una portaerei, un aeroporto di decollo e di atterraggio per i velivoli le cui tracce, verificate sui dati radar, a un certo punto si perdevano senza capire dove fossero diretti.

2.6 La documentazione sugli episodi di “quasi collisione”.

Si è potuto dimostrare, nel corso di detta trattazione, che l'ipotesi della quasi collisione lungi dall'essere una evenienza rara, si è verificata, almeno nel 1980, con “regolarità”.

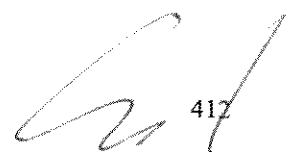
Dai dati statistici elaborati dall'Aeronautica Militare Ispettorato Assistenza al Volo (I.T.A.V.), come descritti nel documento del 13 maggio 1983, è emerso che nell'anno 1980 si sono verificati trentadue episodi complessivi di mancate collisioni di cui otto nel mese di giugno e due nel mese di luglio.

Si è trattato in gran parte di circostanze che hanno visto protagonisti aerei militari del tipo caccia e, in altre occasioni, di oggetti non identificati che per velocità, scia ed esplosioni sono stati associati dai piloti a missili.

Nella totalità dei casi denunciati di quasi collisione i Centri radar, interpellati e notiziati dai comandanti degli aerei civili coinvolti, hanno risposto di non essere a conoscenza dell'accaduto e degli aerei che avevano interferito. Nessun risultato è emerso anche nelle investigazioni successive svolte dagli enti preposti.

Quanto sopra dimostra che la sicurezza dei voli civili in tanti casi non era stata assicurata anche perché molti velivoli interferenti non comunicavano i loro voli o viaggiavano con il trasponder spento per impedire la loro identificazione.

Ciò è verosimile che sia accaduto anche la sera del 27 giugno 1980 quando alcuni aerei hanno volato vicino al DC9 e altri hanno anche intersecato la sua rotta, senza che venissero identificati perché il loro volo non era stato previamente notificato al Centro di Controllo del traffico aereo ovvero perché viaggiavano in modalità occulta per non essere rilevati, esattamente, con le risposte del trasponder, dal radar. Fino alla sera del 27 giugno 1980 tanti casi, per qualche verso simili, non hanno avuto le conseguenze nefaste che, purtroppo, si sono verificate con il DC9 Itavia.



412

2.7 Le conversazioni captate tra i vari siti radar il 27/6/1980.

A conferma dell'attività volativa presente la sera della strage del 27 giugno 1980, come più volte detto presupposto dell'ipotesi della quasi collisione, possono essere valutate in questa sede anche le risultanze delle conversazioni intercorse fra coloro che erano in servizio la sera del 27 giugno 1980 presso i vari siti della Difesa aerea dai quali emerge che appena non si ebbero più notizie del DC9 scattarono ricerche, soprattutto, indirizzate alla verifica della presenza di aerei americani.

Si riportano di seguito alcune delle conversazioni rilevanti nelle quali gli interlocutori hanno fatto esplicito riferimento a una esercitazione militare americana e alla possibile causa che avrebbe potuto determinare la caduta del DC9 riconducendola o a una collisione in volo oppure a una esplosione.

- Franco - bob.VI - Ciampino - canale 28, h. 20.23 Zulu (ore 22,23 locali):
conversazione tra il colonnello Fiorito, sergente Ambrosino ed il colonnello Guidi:

Ambrosino: *Controllo.*

Fiorito: *Ah, sono il colonnello Fiorito, buonasera.*

Ambrosino: *Buonasera.*

Fiorito: *Chi è che parla?*

Ambrosino: *Sergente Ambrosino.*

Fiorito: *Senta Ambrosino, mi puoi, il colonnello Guidi è arrivato?*

Ambrosino: *Sì, mi sembra di sì, lo chiamo?*

Fiorito: *Eh, oppure anche il capo sala, uno dei due, eh.*

Ambrosino: *Sì, un attimo.*

Fiorito: *Grazie.*

Ambrosino: *(verso l'int.: Fiorito)... un attimo che arriva.*

Fiorito: *Sì, grazie.*

(dall'int.: comandante Fiorito al telefono).

Guidi: *Pronto?*

Fiorito: *Guido.*

Guidi: *Ohè.*



Fiorito: *Novità?*

Guidi: *Beh, novità niente eh, nel senso che adesso stiamo cercando di tenere qualche informazione da, da coso dalla, dai due radar che sono lì in Si.. in Sici.. in Sicilia, i radar della Difesa, no?!*

Fiorito: *Eh.*

Guidi: *E però sembra che loro quando no quando gli è stato chiesto qualche cosa, cioè se osservavano la traccia, a cose avvenute.*

Fiorito: *Eh.*

Guidi: *In quel momento, se so' messi a guardare e hanno visto soltanto l'Air Malta che volava con rotta sud, sempre sull'Ambra 13 e che lasciava, (dall'int.: X1- I-BADE tutti morti, trovata) e che lasciava praticamente, sor... lasciava Palermo, dopo averlo sorvolato che era diretto nella Fir di Malta, no?*

Fiorito: *Sì.*

Guidi: *Però hanno guardato quando glielo abbiamo detto, noi si sperava che loro avessero segna... avessero seguito le due tracce, l'Itavia sotto e l'Air Malta sopra, e avessero preso nota del... dell'orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell'Itavia, cosa però, sembra che non.. dice che non stavano guardando, perché hanno l'esercitazione.*

Fiorito: (inc.) *C'era l'esercitazione?*

Guidi: *Sì, c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani... americani, no, io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una eventuale collisione.*

Fiorito: *Sì o un'esplosione (inc. per sovrapp. voci) esplosione in volo.*

Guidi: *O un'esplo... e sì perché sto fa... se c'avevano st'esercitazione, ma e adesso vogliamo vedere un po' cercando di entra' in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella, eh..*
(dall'int.: X1 - (inc.) *che Martina Franca dovrebbe fare da trait d'union, perché Martina Franca (inc. per sovrapp. voci)... sì, eh se si riesce a sapè qualcosa anche da loro perché..... se questo ha avuto il tempo di mettere anche il codice emergenza sul*

transponder, ammesso che non sia avvenuta un'esplosione in volo e da 25.000 piedi se ha fatto in tempo a mettere il codice 77 e qualcuno lo deve aver visto, evidentemente la Difesa no, perché adesso i loro sistemi con i quali recepiscono immediatamente un codice emergenza non lo so quali sono.

- Franco - bob. VI - Ciampino - canale 27, h.20.39 - Roma e Ambasciata americana:

Roma: (verso l'int.: X - allora io chiamo l'Ambasciata, chiedo dell'Attacché, eh.. senti guarda una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei secondo me, quindi...).

Ambasciata: *American Embassy, good evening* (Ambasciata americana, buonasera).

Roma: *Good evening, is there anybody at the extension 550?* (buonasera, c'è qualcuno al numero interno 550?).

Roma: (dall'int.: X1 - (inc.) *tutti i nastri... oh, però qui fra tutti i nastri anche quelli (inc.);*

X: *Non c'è un cazzo di nessuno.*

X1: *Telefoniche, eh.. questi dovranno sentire anche.. eh.. vabbè, comunicazioni telefoniche per il coordinamento (inc.) bisogna...).*

- Franco - bob. VI - Ciampino - canale 27, h.20.41 - Roma e Ambasciata americana:

Roma: (verso l'int.: X - senti... la... scusami tanto *l'esercitazione interessava aeroplani americani... molti?*

X1: *Ce l'avevamo noi l'esercitazione...* (inc.).

Ambasciata: *Ambasciata Americana.*

Roma: *Buonasera, io ho appena telefonato e lei mi ha passato il numero interno 550, ma non c'è stato risposta, evidentemente non c'è nessuno là dall'addetto. Qui parla il controllo del traffico aereo di Roma. Abbiamo avuto un problema con un aereo e noi, noi dovremmo parlare con qualcuno. Ha un altro numero da telefonare?*

Ambasciata: *Un minuto solo. Devo chiamare qualcuno a casa.*

Roma: *Uhm, vede, se l'aereo è caduto, ci sarebbero 81 persone morte... quindi penso sia abbastanza importante da chiamare qualcuno.*

Ambasciata: *Bene, un minuto solo. Un momento.*

Roma (dall'interno)

X: *Chi c'era?... C'era un'esercitazione?... C'era un'esercitazione in giro?... Americana?*

X1: *Beh, guarda dalle 10.30 alle 15.00 la (Patricia) (inc.).*

X: *Fino a che ora?*

X1: *Fino alle 15.00.. 15.00 avete, avvertito quel COP lì allo Stato Maggiore, lì... C'è il COP là... il coso (inc.).*

Oltre alle conversazioni riportate nel corso della trattazione che danno conto dell'attivismo da parte dei vari siti radar della Difesa aerea nel tentativo di mettersi in contatto con l'Ambasciata americana e delle varie conversazioni intercorse fra i vari controllori si deve aggiungere anche la situazione volativa che si era creata quella sera all'aeroporto militare di Grosseto e una conversazione che ha interessato il personale in servizio presso la Torre di controllo del predetto sito.

L'aeroporto di Grosseto.

Dall'aeroporto di Grosseto sono decollati la sera del 27 giugno 1980 gli aerei F104 che hanno volato in prossimità del DC9 e che sono atterrati in emergenza, così come nel medesimo aeroporto sarebbero atterrati velivoli statunitensi in apparente situazione di avaria, in coincidenza della sera del disastro.

Unitamente a tali circostanze, si è detto che tra la Torre dell'aeroporto di Grosseto e l'ACC di Ciampino è avvenuta la conversazione delle 20.04 Zulu (ore 22,04 locali) del 27 giugno 1980 in merito a diversi argomenti che, indubbiamente possono collegarsi agli eventi di quella sera.

Quanto al movimento degli aeromobili nel registro dei voli si può leggere che gli ultimi aerei a decollare quella sera dall'aeroporto Grosseto furono tre velivoli, tutti e tre TF-104G e cioè F104 da training o esercitazione, due di essi, contemporaneamente, alle ore 19.30 e il terzo alle 19.40, quest'ultimo atterrerà per primo a 20.30 locali; gli altri due rispettivamente a 20.35 e 20.45 locali.

Nei due velivoli partiti contemporaneamente a 19.30 locali, erano a bordo Ivo Nutarelli e Mario Naldini, due istruttori, e sull'altro l'allievo Giannelli.

Sul terzo aereo erano a bordo l'istruttore Giovanni Bergamini e l'allievo Moretti. Sentiti dal G.I. nessun dei piloti impegnati in quei voli (tranne Nutarelli e Naldini deceduti nel 1988) hanno ricordato nulla di quello che fecero la sera del 27 giugno 1980 quando erano in volo.

Tra gli altri aerei che potrebbero aver volato quella sera del 27 giugno 80 sul Tirreno con rotte in parte coincidenti o non lontane da quella del DC9 Itavia, è emersa la presenza di alcuni aerei F111 di nazionalità statunitense che sarebbero atterrati in particolare situazione di emergenza sull'aeroporto di Grosseto, come riferito da militari dell'AM all'epoca in servizio presso quella Base.

In particolare, alcuni di loro, seppur non ricordando con precisione il giorno ma collocandolo verso la fine di giugno, hanno riferito di avere visto atterrare in emergenza più volte degli aerei caccia americani F111.

Uno di essi, tale Arconte, assegnato a una postazione di sorveglianza proprio nei pressi dei due velivoli ha riferito di essersi accorto che a uno di essi mancava un missile.

In ogni caso a tutti coloro che erano stati assegnati di guardia fu fatta la consegna del silenzio su quanto da loro visto (vds. Dichiarazioni rese al G.I., fra gli altri, da Rinaldo Baldacci, Angelo Becucci, Marco Bettarini e Marco Di Biase).

In definitiva, il 27 giugno erano in volo sulle FIR nazionali degli F111, come risulta dalle registrazioni delle comunicazioni sequestrate all'ACC di Roma Ciampino.

Sono quattro conversazioni: le prime due sul canale 9, che risponde a Milano 1, alle ore 17.38 e 17.41; la terza sul canale 11 che corrisponde a Milano 3, alle ore 18.24; la quarta sul canale 26, che corrisponde a Napoli, alle ore 18.27 alcune delle quali danno conto del volo di un velivolo F111 americano proveniente dalla Gran Bretagna, originariamente destinato all'aeroporto di Grazzanise che, invece, atterra all'aeroporto di Aviano alle ore 18,27 zulu.

La telefonata delle ore 20.04 fra ACC Ciampino e Torre di Grosseto.

La Base aerea di Grosseto non è stata direttamente interessata alle comunicazioni per la caduta del DC9 Itavia, ma il personale in servizio presso lo stesso è stato coinvolto in una conversazione di rilevante interesse.

Infatti, nel corso delle operazioni peritali per la trascrizione dei nastri di Ciampino, Palermo e Marsala, i collegi peritali (Benedetti – Franco, prima, e poi Ibba – Paoloni, dopo) hanno rilevato sulla bobina VI dell'ACC romano sul canale 15, corrispondente a Grosseto TWR, una conversazione alle ore 20.04 Zulu (ore 22,04 locali) della sera del 27 giugno 1980 (cassetta VI/5 – lato A, h.20.04Z – conversazione interna tra tali Mario, X e X1, poi identificati in Mario Capitani, Matteo Giagnorio, mentre il terzo interlocutore è rimasto sconosciuto).

Il contenuto della conversazione si è presentato fin da subito di difficile comprensione sia per i rumori interni di registrazione sia per le continue variazioni di tono e di volume dei vari interlocutori. Le difficoltà sono state tali che sono state necessarie più trascrizioni, con attività di filtraggio e ascolto di gruppo, ciascuna delle quali ha apportato nuovi elementi di comprensione.

In merito alle modalità di registrazione della conversazione in oggetto, le indagini svolte hanno portato a concludere che detta conversazione sia avvenuta nella Torre di controllo e che le voci degli interlocutori presenti, captate dal microfono di consolle rimasto inavvertitamente aperto, siano pervenute, attraverso un collegamento punto-punto supportato da ponte radio, al canale n. 15 del registratore n. 6 di Ciampino.



Questo il tenore della trascrizione definitiva, anche a seguito di filtraggio, depositata nel giugno 92:

- X: *Questo è un discorso che si deve fermare qui.*
- Mario: *Allora è chiaro, non c'è bisogno veramente, (inc.) i soccorsi, scusa...*
- X: *Esatto.*
- Mario: *O no?*
- X: *Tanto non è una conclusione, qui bisogna anda' dove finisce.*
- Mario: *Ascoltami bene, io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qua si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via.*
- X1: *Il Phantom si va a mettere...*
- Mario: *Anche se è, avranno già chiuso tutto eh.*
- X1: *E perciò l'aeronautica non ci pensava a mettere (un controllo).*
- X: *Qui poi il governo quando so' americani non valgono un cazzo... li devi (inc.) parliamo di radar.. Mario ma tu che cascasse.*
- Mario: *Non sapete niente voi, quando so' ritornato che, quando un (inc.) è scoppiato in volo...*
- X1: *E quello è un Phantom.*
- X: *L'aeroporto militare che si ferma a una verifica, ma quanti, quanti.*
- Mario: *Ma ora è andato (inc.), questo è un altro discorso.*
- X1: *Il timore, che è partito, sono d'accordo che ... voi l'avete visto stavate lì.... (inc.).*
- Mario: *L'ha visto l'aeronautica.*
- X1: *Già che poi... da un aeroporto militare è partito, eh... dobbiamo anche escludere la veridicità.*
- X: *Mo' lasciamo perdere i rompiballe o non rompiballe.*
- X1: *Mi ricordo quando si facevano 'ste indagini... quelli poi so' americani (inc.).*

Mario: *Senti un po' (inc.) l'F104 quando è arrivato in Italia, nel 59 mi sembra.*

X1: *Deve essere arrivato nel...*

Mario: *63?*

X1: *62.*

X: *63 mi pare.*

Mario: *Eh, 63, siamo nell'80, c'ha 18 anni, 17.*

X: *Vabbe' Mario, ma tu conosci il traffico aereo, perché quando, quando nasce un aereo deve essere... deve essere fatto in modo che 'st'aereo...*

Mario: *Ma so' d'accordo con te.*

X: *E' progettato per 20 anni, (inc.) per 20 anni deve essere, deve dare il massimo.*

Mario: *So' d'accordo con te, però rendiamoci un po' conto che ora è già un mese, che significa è già un mese, che non ci sono più (inc.).*

X1: *Ma non è vero che non ci sono...*

X: *Cioè semplificando che l'F104 c'entra adesso, perché l'aeronautica (inc.) americana si è fatta con gli F104.*

X1: *Questo sì, (inc.).*

X: *Anche se (inc.), se è americano non c'è possibilità, l'F104 (appiccicato) all'aereo.*

Mario: *Perché no, puoi dire di fare un (bamby) (inc.) più tranquilli.*

X1: *O americano, io dal radar non vedevo niente.*

X: *Con l'F104, secondo me.*

Mario: *Valeva per quello che (inc.).*

X: *Era uno di quelli, gli F104 venivano i migliori in senso assoluto perché Mario ma non lo discuto questo io.*

X: *E basta, poi... (inc.).*

(sembra che riattacchino e poi rialzino il ricevitore)

X: *Che aerei erano.*

Mario: *Ma io questo non lo discuto.*

- X: *Lo so, quello è un 104 deve sta' giù, vengo, via, boom. andiamo a prenderci ancora un'ora o due, poi alla (inc.).*
- Mario: *E' un Phantom.*
- X: *Non potrà mai anda' appresso all'F15, all'F16 c'ha un'altra struttura, poi è anche un Phantom, vola pure (inc.) però fino a pochi mesi fa.*
- Mario: *Do' sta il Phantom lo vedevi tu (inc.)?*
- X: *C'era un Phantom lo vedevo lì solamente c'era (inc.).*
- X1: *Però c'era pure il Phantom.*
- Mario: *No, si poteva cercà.*
- X: *Beh, non cambia niente.*
- X1: *C'ha gli indicatori che scompaiono.*
- X: *No, ma vedi, mi diceva che su tutti (inc.) montano un... (inc.) radar ed era un Phantom (inc.).*
- X1: *Sul radar...*
- X: *Perché poi.*
- Mario: *E poi perché è già un aeroplano vecchio.*
- X: *Che vuol di'?*
- Mario: *Cioè già c'ha 20 anni, eh.*
- X: *E' di pochissimo tempo fa il velivolo.*
- Mario: *C'ha già 20 anni, eh.*
- X: *Non è un velivolo.*
- Mario: *Se io (inc.).*
- X1: *Poi questi, ma mi pare che come voli, dice che, dice che il Phantom è già più vecchio, eh per cui gli americani (inc.).*
- X- *Il Phantom più di.*
- (voci incomp. per 8 sec.)
- X1: *Guarda che il Phantom (inc. 4 sec.).*
- X: *Eh, insomma ti stavo dicendo, il Phantom ha la sua stessa velocità...*
- X1: *(inc.) l'F104.*
- X: *Però diciamo, se te fai un volo a 490, 500 nodi, no, metti a una velocità inferiore.*

(inc. 3 sec.)

X1: Sono 8 stasera, no?

X: *Vabbe', che c'entra, poi... solo che, per esempio, ti arriva un Phantom, devi intercetta' un Phantom, innalzo la prua, sistemi tutto quanto, devi dare conto ai... mettere in alto la prua e tutto quanto, e poi (inc. 2sec.) se sei a velocità supersonica è meglio evita' (inc.) ore di volo ... beh insomma la, la, siccome poi me ne dai...*

X1: E' partito da Napoli per Napoli (inc. 4 sec.)... allora guarda. (Napoli da intendersi Grazzanise perché il primo non ha la possibilità di fare atterrare tale tipo di aereo n.d.r.)

Mario: *E sì, ma il Phantom arriva a due terzi più.*

X: *Ok, questo è un certo quadro di un Phantom normale che sta lì da basso, che poi si deve (inc.)... oh, quanto è pericoloso, quelli finisce che vanno a di' che non c'erano problemi (inc. 2 sec.), l'F104 poi potrebbe (inc.), potrebbe anche essere superiore a (inc.) infatti oggi.*

Mario: Oui il discorso è... dove sta la portaerei.

(inc.)

X: (inc.)

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

X1: *Ma infatti, ma dove vivono, chissa' che fine ha fatto.*

Mario: *(inc.) o un 104, dicono che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata perchè dopo.*

X: *Senti, se io penso all'F104, dovessi dire, (inc.) laggiù non rispondete, io penso che si... già risolve un volo l'F15 che ha due motori.*

Mario: *(inc.) senti allora.*

X: *Eh, quello è il momento ideale per vede' (inc. 2 sec.) dei motori.*

Mario: *Sempre se quello è un 104, senti ma dubito che.*

X: *Però.*

Mario: *Il discorso parte... cioè è chiaro, no, perché l'aeronautica (inc.) non ce l'hanno neanche più trovata.*

- X: *E poi c'è un altro fattore (inc. 3 sec.).*
- Mario: *(inc.), infatti non l'hanno trovata.*
- X1: *Quella è una.*
- X: *Io credo che.*
- Mario: *Per quanto riguarda la... (inc. 4 sec.).*
- X: *Ma troppe, è ovvio che è caduto.*
- X1: *E' partito in ritardo, e quindi (inc.).*
- Mario: *Eh, dico non c'hanno le linee nell'equipaggiamento, e poi.*
- X1: *Dovrebbe anda' fino, al massimo a livello 450.*
- Mario: *Insomma, allora a questo punto voi dove cazzo l'avete mandato?*
- X1: *No... ma qui un ritardo (di linea) sarà notevole in questo caso.*
- Mario: *E infatti, ecco qui è stato il discorso della valutazione, va bene, perché il discorso è nato qui, no, quello che ho sentito; la valutazione deve essere che tutti si siano accorti. lo sai prima chi ha avuto l'onere di farmi le domande su questo fatto? (Bovi) sì, sì è stato (Bovi) (De Marco), loro sono venuti a Grosseto già col proposito di colpire.*
- X: *Tu capisci che (inc.).*
- Mario: *Ascoltami, loro sono venu... questi quando mai, se so' venuti (inc.) dico, per incontri così.*
- X: *Appunto.*
- Mario: *Quella è gente che fa la selezione sui premi di (inc. 3 sec.).*
- X: *Sì, però certe volte pure i collegamenti automatici.*
- Mario: *Qua si tratta di piccolezze (inc.) e già basta.*
- X1: *Ti ricordi quando io ho fatto una relazione di come trattare gli aerei in sede di collaudo.*
- Mario: *Sì.*
- X1: *Dico, (inc.) a voce gli ho detto sempre.*
- Mario: *Quello adesso a parte, comunque (se li viene a prendere) però mi pare di capire così ... questi vogliono ho il dubbio (inc.) io non ci credo al 100 per 100.*
- X: *Anche perché.*

Mario: *Però al 60, 70, 80 per 100 un popolo amico cioè io .. questi ci sono venuti da Grazzanise, hanno preso i migliori equipaggi di volo degli aeroplani e le radio e ci ritrovammo pure un foglio lì che, mi ricordo .. di messaggio al III (comando) (inc.) si esercitava .. un messaggio che (inc.) e gli aeroplani gli avevano cambiato lo stemma.*

X: *Sì questi (inc.).*

Mario: *Riverniciato e stuccato e nei punti in cui è stato riverniciato, un po' di vernice si levava eh, hai capito? io ieri.*

X: *Scusa una cosa, lì su da voi si vanno a prendere gli equipaggi di volo, voi (inc.) con gli aeroplani, i due aeroplani (inc.) due F15 (inc. 3 sec.).*

X1: *Io infatti ho sentito (inc.).*

Mario: *Scusa un secondo, io adesso.*

X: *No, volevo dirti.*

Mario: *No, no, no, un momento, io adesso mi sto ricollegando al fatto che (l'air) ci toglie sempre lo stemma e (l'appiccica).*

X1: *Un giro di soldi mai visti.*

Mario: *Aspe', aspe'.*

X: *Quelli per i soldi si vendono (inc. 5 sec.).*

X1: *Sandro guarda.*

Mario: *Capirai se tu dici di levare un pannello (inc. 2 sec.).*

X: *Ma (inc. 5 sec.) ma la vuoi da'?*

Mario: *Che poi anche articoli... diciamo scandalosi, cose... di (inc.).*

X: *Dicono che il colonnello (inc. 3sec.).*

X1: *E infatti mi sembrava che (inc.).*

Mario: *E a quei tempi io lessi, io appresi che fu messo un maresciallo dentro, in galera, fu denunciato.*

X: *Ah, per quel fatto che era falso, quello di quel maresciallo che aveva.*

- Mario: *Che era falso e cavoli vari e lo arrestarono, o di Villafranca, o non mi ricordo perché.*
- X: *Sì, sì, sì, sì.*
- Mario: *Io ricollego la storia, però devo dire che non c'è solo una valutazione per una gara di (inc.) che un radar che era stato trasferito da Fiumicino a Villafranca o Martina Franca ... roba del genere, era stato riverniciato ehee... lì erano arrivati gli americani e lì per lì erano anche...*
- X1:- *Gli americani avevano.*
- Mario: *In Italia era (inc. 3 sec.) hanno visto il (inc.) avevano rinchiuso tutto, loro avevano (inc. 2 sec.).*
- X: *Scusa Mario, io penso che pure (inc. 4 sec.).*
- (voci incompr. 13 sec.)
- X: *Andare lì con gli aeroplani per dire vabbe' questo... questo è un (inc.) e questo poi sarebbe (inc.).*
- (voci incompr. 4 sec.)
- X: *Aeroplani... e lì, e lì questi mi dicono sempre che questa è una zona dove ci sono altri due aeroplani quindi non è.*
- X1: *Ricordatevi che è solo una (inc.) se c'è una, una...*
- Mario: *Una ricerca.*
- X: *Ma io non sapevo niente che è stato fatto un piano di... (inc. 4 sec.).*
- Mario: *Vabbe', fino adesso ci so' due... (inc.) possibilità, eh!*
- X: *Vabbe', un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale, però se l'Italia ha questi requisiti (inc.) gli americani (inc.), se poi l'Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi, poi dipende, io ti pago se ... se ... (inc.) tecnologici agli aeroporti, alle strutture, anzi alle strutture (ci penso io) perché ho visto le strutture non bastano più (inc.) però qui c'è un'altra cosa da chiedere ... perché ... ritorniamo al fatto, quando gli ... l'aeroporto di Ciampino voleva sape', voleva sape' (inc....) il comandante o un o un comandante di*

pattuglia decidono (inc.) che fanno le leggi (inc.) al ministero difesa aeronautica, li parlano di 3 sul radar.

Mario: *Qui ci sono già 2 piani di volo che chiedono se gli aerei possono circolare liberamente dal momento in cui si so' alzati, mo' 'st'aeroplani (inc. 3 sec.) chiedo a che serve di far vedere...*

X1: *Gli aerei americani (inc. 5 sec.).*

X: *Oh, e allora il ministero risponde di no, allora no, scusa, quando noi andiamo a fare la identificazione che cosa devo dire? queste sono le leggi protocollate, io sono stato autorizzato, questa quindi, finché... questo è di competenza del comandante (inc.) per cui io prima di andare lì avrò dato l'allarme, (inc.).*

X1: *Ma il discorso è un altro.*

Mario: *Ma per quanto riguarda l'avvenire bisogna fare una valutazione (inc. 5 sec.) aeronautica americana (inc. 3 sec.).*

X: *Ma vedi.*

Mario: *La valutazione, dice, per me la valutazione è giusta, fanno una valutazione che in base ai sistemi lì, (inc. 9 sec.).*

X: *Embe', embe', mo' vedi.*

Mario: *Senti Nico', la colpa mia non è se poi va male.*

X: *Se tu rilevi un aeroporto, il personale (inc.) però non, non è che può sapere (qual è il totale degli aerei americani).*

Mario: *Quindi ecco, una valutazione ragazzi, che il comandante di un aeroporto militare (inc.) di prendere o dare colpe, a (inc.) problemi che...*

X1: *Coso quando (inc.).*

Mario: *Ora questo è montato a ottobre, va bene.*

X: *Eh, è montato ad ottobre coso lì...*

Mario: *A febbraio e gennaio ci sarà la valutazione.*

X1: *Di tutto il traffico (inc. 3 sec.), no?*

X: *Infatti.*

(voci incompr. 6 sec.)

X: *Ma qui guarda che se tu prendi un aeroporto (inc.).*

Mario: *E infatti.*

X: *E' un paese.*

Mario: *E' un paese, siamo 2000 persone, siamo 1800 e passati (inc.).*

X: *Questo qui ... il comandante che fa (inc. 5sec.) io in teoria, il comandante che telefona, il capitano Bonifacio: allora dovete fare, mi raccomando, poi mi fate sapere.*

Mario: *Sì comandante, è tutto a posto, non si preoccupi.*

X: *No, siamo otto (inc.) poi non è dice (inc.) di 40 anni fa, con tutte le storie che non funziona, per fare un coordinamento (inc.) non funziona.*

Mario: *E quello è il discorso che facevamo quel giorno con bianchi, ti ricordi, sì o no?*

X: *Quando?*

Mario: *Quando lui mi disse, dice: beh, quel comandante non capisce un cazzo, perché quello, è ... ma non mi rompere i coglioni, non è questione che il comandante possa... ciò significa che il comandante di quel tempo è andato da lui e gli ha detto: questo qui è un testa di cazzo, sta rompendo i coglioni e noi vogliamo rompergli il culo; allora quello che ha detto, tizio invece di sta' lì all'ufficio non c'è bisogno (inc. 4 sec.) mo' dico, siamo qua, io ... magari se quello lì avrà sbagliato (inc. 5 sec.) però si sa ... però questo tu l'hai detto che il generale Mangani, domani, il comandante e il vice comandante.*

X: *(inc. 6 sec.) e poi io sarei potuto entrare (inc. 2 sec.).*

(voci incompr. per 18 sec.)

Mario: *(inc.) è pericolo, però.*

(voci incompr. per 7 sec.)

Mario: *Tutti a parla' degli aeroporti che non sono in grado di (inc. 5 sec.).*

X: *Il collaudo... (inc.).*

X1: *(inc. 2 sec.) forse abbiamo la stessa di un paio d'anni fa.*

(voci incompr. 6 sec.)

X1: *Però parlavano tutti calmi, eh.*

X: *Come calmi?*

(voci incompr. 6 sec.)

Mario: *Hanno fatto il cross tell, dimmelo tu (inc. 3 sec.).*

X: *Cioè te lo ricordi (inc.).*

Mario: *E infatti.*

(voci incompr. 4 sec.)

X1: *Quanta (inc. 5 sec.) la nave.*

X: *E sì, sì deve fa' la (inc.).*

(voci incompr. 12 sec.)

Mario: *Che poi... però guarda che quello che bisogna guardare è quello che voi avete visto (inc.) come, come forza reale diciamo, cioè io...*

X: *Io sì, ho firmato però in realtà non volevo firmare.*

Mario: *Però (Galgani) volevo vedere a secondo se, se la cosa poi vi conviene voi intervenite... se non conviene.*

X: *Sì, certo, perché (inc.) sono il consigliere, problemi di altre (inc..)*

Mario: *E sfido che, che la (inc.).*

(voci incompr. 8 sec.)

X: *Mo' io ho parlato.*

Mario: *E con (Galgani) che si fa?*

(voci incompr. 14 sec.)

X: *Ce lo consigli.*

Mario: *E beh, sì.*

X: *Io domani c'ho di nuovo da andare in banca e... (inc. 6 sec.) parte della NATO.*

Mario: *(inc. 4 sec.).*

X: *In banca domani incassiamo dopo 33 anni (inc.), mo' (inc.) dice che io (inc.) se poi non è vero non so più con chi pigliarmela, perché quando tutti (inc.).*

L'analisi della riportata conversazione consente di riferire con certezza il contenuto alla caduta del DC9 avvenuta circa un'ora prima.

A tale convincimento conducono diversi riferimenti espliciti quali:

"è scoppiato in volo" laddove il termine *(inc.)* che lo precede non può che essere riferito, necessariamente, a un velivolo;

"Quello è un Phantom... voi l'avete visto..l'ha visto l'Aeronautica...da un aeroporto militare è partito...", che altro non può significare che il volo di un aereo americano tipo Phantom decollato da un aeroporto militare;

"quello è un 104 dove stà giù, vengo via, boom", laddove il termine 104 altro non è che il riferimento all'aereo caccia F104

"c'era un Phantom lo vedevo lì, solamente c'era (inc.)" altro chiaro riferimento alla presenza dell'aereo militare americano;

"Sono 8 stasera, no?" Affermazione che rimanda verosimilmente al numero dei velivoli Phantom in volo la sera del 27 giugno 1980;

"E' partito da Napoli per Napoli. Ok questo è un certo quadro di un Phantom normale che stà lì da basso", ancora una indicazione esplicita sul tipo di aereo;

"Qui il discorso è ...dove stà la portaerei, infatti dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata...ma dove vivono chissà che fine ha fatto", chiaro l'accostamento tra volo del Phantom (o comunque di un aereo caccia) e la portaerei da dove può anche decollare, e poi atterrare, indisturbato;

"Ma troppe, è ovvio che è caduto. E' partito in ritardo", queste frasi pronunciate dagli interlocutori danno, ulteriormente, la certezza che la conversazione ha come oggetto la caduta del DC9 che è stato l'unico velivolo a cadere e che era partito in ritardo rispetto all'orario previsto.

Dunque una conversazione fra i siti di Ciampino e Grosseto che interloquiscono, ad appena un'ora dalla caduta del DC9, e mettono in collegamento all'evento i voli di aerei Phantom e il possibile coinvolgimento di una portaerei.



Ciò posto, a parere di questo ufficio, lo scenario di quanto accaduto la sera del 27 giugno 1980 alle ore 21,00 locali nel cielo sopra l'isola di Ustica potrebbe essere ricostruito nel seguente modo:

quel giorno potrebbe esserci stata una operazione di trasferimento di un Mig dalla Jugoslavia alla Libia con la possibile collaborazione dell'Italia per una sorta di "copertura" per tale spostamento verso sud, non sul versante adriatico, ma su quello, prima, centrale e, poi, tirrenico.

In tale operazione potrebbero essere stati coinvolti i due velivoli italiani F104, partiti da un aeroporto del Nord Italia (es. Istrana, Ghedi, meno probabile Aviano essendo Base militare americana) e atterrati poi a Grosseto.

I due F104 hanno incontrato il Mig proveniente dalla Jugoslavia, in una zona non esattamente identificabile ma collocabile, comunque, nel cielo del Veneto-Emilia, comunque a nord di Bologna; zona, evidentemente in precedenza concordata.

I tre aerei (F104 e Mig) si sono diretti verso sud e nel tratto Bologna – Firenze – Grosseto hanno affiancato il DC9 (ciò sarebbe dimostrato dalle tracce radar degli F-14 e del DC9).

Tale "formazione" di velivoli può essere stata vista, sia dall'aereo americano Awacs che stazionava in quel contesto aereo, sia dall'A-7 Crusader americano (direttamente o sul radar di bordo) decollato dall'aeroporto di Villafranca con destinazione ZZZZ (cioè portaerei) come emerso dai dati radar e dalle testimonianze, vedasi in particolare le dichiarazioni rese dal m.llo Sergio Berritta.

L' A-7 Crusader ha seguito il DC9 sulla rotta prescritta e autorizzata dal C.T.A. (controllore traffico aereo) di Padova cui è seguita la comunicazione del Centro di Roma di assegnazione del livello più alto al velivolo, tra il DC9 e l'A-7 Crusader, che fosse partito prima.

L'A-7 Crusader, quindi, ha seguito gli altri aerei dalla sua quota essendo essi sulla medesima rotta, e ciò ha giustificato l'allarme nelle telefonate della perdita della sua traccia lanciato dal C.T.A. di Padova (testimonianza Berritta).

Esso (o l'Awacs o entrambi) hanno allertato le competenti autorità U.S.A. di quanto stava accadendo.



I due F104 (ignari o meno della presenza del Crusader) hanno squoccato il codice di emergenza (700) e sono atterrati all'aeroporto di Grosseto abbandonando il Mig 23 sotto la "copertura" del DC9.

A quel punto, a sud di Grosseto, quindi, dietro al DC9 si sono trovati il Mig 23 e l'A-7 Crusader, entrambi a trasponder spento, la cui presenza potrebbe giustificare i plots anomali di solo primario rilevati dal radar di Fiumicino lungo la rotta del DC9 nel momento in cui ha sorvolato la Toscana.

Il Crusader A-7 ha continuato a seguire il DC9 fino a Latina quando questo, come da piano di volo, ha deviato sull'aerovia Ambra 13 verso Ponza – Palermo e, in quel momento, l'A-7, come da istruzioni di Padova, distaccandosi dal DC9, ha proseguito il suo volo verso Teano e Grazzanise (o Capodichino), aeroporti dove verosimilmente è atterrato essendo la portaerei Saratoga in rada.

A seguito delle informazioni ricevute dal Crusader A-7 o dall'Awacs, da Grazzanise o da Capodichino sono decollati due F14 e due A4, normalmente di stanza sulla portaerei, ma temporaneamente dislocati sui predetti aeroporti alternativi essendo la portaerei in rada.

All'altezza di Ponza i predetti aerei hanno affiancato il DC9 e il Mig che volava di conserva a distanza dal primo, le tracce radar dei primi (gli aerei militari) sono dimostrati dai plot – 17 e – 12 mentre dell'altro (il Mig) dai plot di solo primario PR6 e PR7.

A questo punto, verosimilmente, essendo prevedibile che il DC9 avrebbe iniziato la discesa verso l'aeroporto di Palermo e che il Mig non avrebbe più goduto di "copertura" gli aerei militari hanno atteso che avvenisse la separazione evitando, momentaneamente, di "ingaggiare" con il Mig, attendendo il momento propizio per l'attacco.

Superata l'isola di Ponza, prevedendo la discesa verso Palermo, da parte sua, il Mig ha deciso di proseguire da solo verso Malta, ha accelerato e ha superato il DC9 forse anche aumentando la sua quota (vedi su tale circostanza la testimonianza resa dal controllore di volo Luciano Carico che vede due aerei uno dietro l'altro ed esclama "ora mette la freccia e sorpassa").



Iniziato l'allontanamento del Mig gli altri aerei militari hanno cominciato il loro inseguimento effettuando una immediata virata, manovra che è stata rilevata dal radar con i plot - 17 e - 12 e dal 2B, nonché dai successivi che dimostrano, prima, una rotta direzione nord- sud (parallela al DC9) e, poi, una rotta direzione ovest - est (intersecante il DC9 proprio nel punto Condor, di caduta del velivolo Itavia).

In quel momento il Mig si è avveduto della presenza degli aerei intercettori che lo inseguivano e, a sua volta, ha effettuato una virata per sfuggire all'intercettazione dei velivoli che si sono posti sulle sue tracce.

Il DC9 che, a quel punto, si trovava dietro ha impattato contro la forte scia rilasciata dal Mig in virata e a forte fattore di carico, impatto che ha determinato la rottura dell'estremità dell'ala sinistra, l'aereo si destrutturato ed è caduto in mare, inabissandosi.

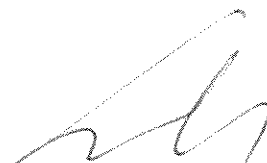
Gli F-14 hanno inseguito il Mig mentre gli A4 hanno sganciato i serbatoi (uno dei quali ritrovato nella zona D dove i periti avevano indicato che si sarebbero trovati i relitti del DC9) e si sono spostati verso sud con lo scopo di chiudere la via di fuga al Mig23.

Gli F14 dopo l'inseguimento (e l'abbattimento?) del Mig sono ritornati indietro e sono rientrati, via mare, all'aeroporto di Grazzanise o di Capodichino (il teste Medaglia ha riferito di averne visto uno che raggiunge il mare e scende "di brutto").

Gli A-4 dopo aver sorvolato Catanzaro (vedasi dichiarazioni teste Brogneri) e Sellia Marina (vedasi teste Masciari) sono rientrati, anche loro, all'aeroporto di Grazzanise o di Capodichino.

Lo scenario illustrato può essere stato, in alternativa e senza modifiche sostanziali di risultato, quello che avrebbe visto presenti dei caccia francesi in sostituzione degli, o insieme agli, aerei americani F14 e A-4.

In tal caso gli aerei francesi sarebbero decollati dalla Base di Solenzara ovvero da una portaerei, presumibilmente la Foch, mentre si trovava nel mar Mediterraneo centrale od occidentale, durante il viaggio di rientro, iniziato nella tarda mattinata del 27 giugno 1980, verso le acque territoriali francesi.



I velivoli francesi, inizialmente allertati dalle Forze aeree americane (l'Awacs e/o il Crusader A-7) avrebbero seguito il DC9 e il Mig fino a Ponza e da quel momento in poi essi avrebbero agito o da soli o coordinati con i due F-14 o con i 2 A-4 decollati da Grazzanise o Capodichino e avrebbero continuato a "monitorare" il volo del DC9 e del Mig fino al momento in cui questi due aerei si sono separati, il DC9 ha iniziato la discesa verso l'aeroporto di Palermo, mentre il Mig ha virato verso Malta per proseguire il suo volo, a quel punto senza "copertura".

In quel momento gli aerei francesi e americani, o anche solo i francesi avrebbero iniziato l'attacco verso il Mig, con le medesime conseguenze in precedenza descritte e con lo stesso risultato finale.

La ricostruzione riportata (nella forma recepita circa i protagonisti degli aerei attaccanti) prevede la caduta del DC9 come conseguenza dell'interferenza del vortice rilasciato dal Mig nel quale si è infilato il velivolo Itavia.

In alternativa la caduta potrebbe essere stata determinata, con le stesse modalità, dall'interferenza di scia rilasciata dai velivoli intercettori (F14) o dei velivoli francesi, che inseguivano il Mig.

Per quanto illustrato in precedenza, è pacifica l'irrilevanza, per la ricostruzione formulata, dell'avvenuto contestuale abbattimento o meno del Mig il 27 giugno 1980.

Tale ulteriore evento, ai fini della tenuta della ricostruzione proposta, è un elemento neutro in quanto avvenuto, eventualmente, in un momento successivo alla caduta del DC9.

Se gli elementi acquisiti sulla vicenda fossero stati meno controversi, e anche meno contrastati da enti e/o soggetti, l'accertamento dell'avvenuta caduta del Mig il 27 giugno 1980, a seguito di abbattimento da parte di altri velivoli, sarebbe stato un ulteriore forte e definitivo elemento di conferma della causa della caduta del DC9.

Non aver potuto dimostrare, con certezza, tale accadimento (pur avendo esso tanto impegnato negli anni coloro che si sono occupati delle indagini) non inficia la ricostruzione sopra riportata perché, a parere di questo ufficio esso costituisce un segmento di poco successivo alla caduta che, in ogni caso, ha trovato conseguenza



433

incontestabile nell'attività volativa di altri aerei che hanno interferito la rotta del DC9.

Invero, il punto centrale, fondamentale, della vicenda non è quello se anche il Mig sia stato abbattuto il 27 giugno 1980, ma se altri aerei, come hanno attestato i dati radar, fossero o meno presenti alle ore 21,00 circa del 27 giugno 1980 e abbiano posto in essere delle condotte e manovre volative in conseguenze delle quali il DC9 Itavia è caduto.

La circostanza della presenza di altri aerei è stata dimostrata dagli accertamenti effettuati nelle precedenti indagini coordinate dal Giudice istruttore ed è stata confermata dai successivi elementi emersi nel corso del presente procedimento.

E' incontestabile che il DC9 stava regolarmente proseguendo il proprio volo, ormai in discesa e prossimo ad atterrare all'aeroporto di Palermo, senza alcun problema.

La caduta è stata solo la conseguenza dell'interferenza non lecita e violatrice delle regole di volo di altri aerei che in quel punto non dovevano volare e ciò, indipendentemente, se la condotta degli aerei intercettori abbia o meno causato anche l'abbattimento del Mig.

In definitiva mentre l'eventuale abbattimento del Mig in data 27 giugno 1980 confermerebbe ulteriormente l'ipotesi proposta, il non abbattimento anche del Mig nella medesima serata non inficia, minimamente, l'ipotesi che il DC9 sia caduto in conseguenza di una quasi collisione di cui sono stati responsabili altri velivoli.

Analogamente, la tesi suddetta non viene meno anche nel caso si potesse dimostrare che gli aerei intercettori (americani e/o francesi) avessero lanciato un missile all'indirizzo del Mig senza colpire il DC9, perché tale condotta costituisce sempre una delle fasi di quell'azione di inseguimento e di attacco da parte degli aerei intercettori verso il Mig, nella quale si è trovato, purtroppo, coinvolto il DC9 con il suo carico di persone innocenti.



Visti gli articoli di legge,

il Pubblico Ministero, in conseguenza delle argomentazioni sopra riportate

CHIEDE

che il giudice per le indagini preliminari voglia disporre l'archiviazione del procedimento per essere rimasti IGNOTI gli autori del reato di strage e restituire gli atti al proprio Ufficio.

Manda alla Segreteria per gli adempimenti di competenza, in particolare per la trasmissione del fascicolo del Pubblico Ministero al Giudice per le indagini preliminari.

Roma, 9 gennaio 2024.

Il Sostituto Procuratore della Repubblica

Erminio Carmelo Amelio



V° Il Procuratore della Repubblica

Francesco Lo Voi

