

LIBRO 2°
Le posizioni singole.

CAPO 1°
Gli imputati.

TITOLO 1

Capitolo I

Le posizioni dello SMA Bartolucci.

1. Premessa.

Prima di esaminare le singole posizioni dei quattro imputati dello Stato Maggiore Bartolucci, in carica all'epoca dei fatti, e cioè oltre costui

Ferri, Tascio e Melillo, è necessario precisare le considerazioni comuni alle imputazioni ascritte a questi ufficiali che al momento del disastro del DC9 Itavia costituivano la parte più rilevante del vertice dello Stato Maggiore dell'Aeronautica ed erano accomunati dai rispettivi ruoli ed incarichi in una compenetrazione massima di attività rispetto all'evento. Già tra fine 91 e primi 92 nell'affrontare il tema delle responsabilità penali a carico di costoro, si ritenne di contestar loro unitariamente il reato di attentato contro gli organi costituzionali nella previsione del codice penale militare di pace.

La motivazione della contestazione trovava fondamento su una situazione probatoria secondo cui gli imputati di quello Stato Maggiore erano a conoscenza degli eventi accaduti fin nei minimi dettagli e sin dall'immediatezza del loro verificarsi; e, pur in presenza di fatti oggettivi che sicuramente avrebbero obbligato a riferire al livello politico, che avrebbe così potuto agire di conseguenza, si sostituivano alle istituzioni competenti, impedendo "l'esercizio" delle attribuzioni e prerogative di queste ultime. Infatti sia i due capi Reparto sia il Sottocapo che il Capo di Stato Maggiore furono allertati della segnalata presenza di traffico militare, non necessariamente solo americano, sia in concomitanza del sinistro che in orari antecedenti e susseguenti la scomparsa del DC9; del diffondersi, sin da pochi minuti dopo la scomparsa del DC9, di uno stato di tensione sia nei siti della Difesa Aerea che nelle postazioni del Traffico Aereo; delle ipotesi sulle cause del disastro; delle ricerche e delle investigazioni poste in essere non solo da organi dipendenti, ma anche da altri Paesi. Come di quando realmente era precipitato il MiG23, delle cause e modalità della caduta, e delle iniziative seguite ad essa. Fatti questi tutti comprovati come già s'è scritto in questa motivazione.

Occorre qui ricordare che i siti di Difesa Aerea come quello di Traffico Aereo di Ciampino supposero immediatamente la possibilità, oltre che di una collisione, anche di una esplosione di carattere esterno al velivolo. Tale situazione patologica emerge non soltanto dalle telefonate registrate la sera del 27 giugno 80 – sequestrate già nel 1980 quelle relative ai siti di Ciampino, Palermo e Marsala, e solo nel novembre del 90 quelle relative al 3° ROC di Martina Franca – ma anche dalla scomparsa di numerosissimi documenti, dalle significative alterazioni e soppressioni di parti di registri e di registrazioni che avrebbero potuto provare momenti qualificanti di quella notte e dei tempi a seguire. In particolare si deve sottolineare la carenza in tutti i siti dell'Aeronautica Militare a vario titolo interessati all'incidente, ivi compreso l'ACC di Ciampino – che all'epoca, pur interessandosi di traffico aereo civile, dipendeva ancora dall'Aeronautica Militare – di documentazione fondamentale ai fini della

ricostruzione dell'evento e in taluni casi anche di manipolazione della documentazione superstite. Nonché dalle dichiarazioni, a dir il vero rarissime, di collaborazione di un numero limitatissimo di militari. A fronte del muro di silenzio della quasi totalità di quelli interrogati ed esaminati su ogni vicenda anche lontanamente o minimamente collegata ai fatti. Così come il controllo continuo sull'inchiesta, nelle più disparate forme, dalla nomina a consulenti di parte di ufficiali AM all'avvicinamento dei periti d'ufficio, all'acquisizione di atti, all'attivismo per il sostegno a determinate soluzioni; controllo che raggiunse il suo apice al tempo del generale Nardini. Condotte e fatti questi – dalle immense lacune documentali alle totali cadute di memoria, agli interessamenti pesanti, sin dalle prime ore degli eventi, nelle evoluzioni delle indagini – che sono prova dell'ininterrotto coinvolgimento in tentativi di indirizzare il cammino degli inquirenti su strade diverse da quelle che avessero potuto comportare responsabilità della Forza Armata; e ciò a partire dallo Stato Maggiore Bartolucci, attraverso anche altri centri d'interesse, sino al termine dell'istruzione, ed oltre. Con la esclusione degli Stati Maggiori del tempo di Pillinini e Arpino, che hanno mostrato più segni di collaborazione all'inchiesta e comunque non più di ostacoli ad essa.

E a conferma la difesa degli imputati del delitto ex art.289 c.p. e 77 c.p.m.p. che si mostra come una costante negazione di aver appreso notizie, non dell'incidente in se stesso, ma di tutto lo stato di allarme determinatosi nella notte, dei dubbi degli uffici operativi, della segnalata presenza di intenso traffico militare americano, delle incerte interpretazioni sui tracciati radar di Ciampino, di cui l'Aeronautica ebbe cura di fare copia prima che gli stessi venissero sigillati, dei contatti con l'ambasciata americana e di ogni altra circostanza, come di quelle relative all'evento di Castelsilano. E' rimasto però accertato attraverso molteplici elementi di prova sia che lo Stato Maggiore venne informato tempestivamente e costantemente, sia che i singoli imputati sono stati direttamente coinvolti nella ricerca delle informazioni e nell'assunzione delle conseguenti decisioni.

In primo luogo l'organizzazione dello Stato Maggiore era tale da consentire immediati contatti e per più canali dagli uffici operativi ai vertici, su ogni evento di interesse, come non poteva non essere anche la caduta di un aereo civile, ed in particolare su tutti gli sviluppi della situazione relativa a quell'incidente che lo stesso Capo di Stato Maggiore Bartolucci definisce "sui generis" (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 26.05.92).

1.1. I percorsi delle informazioni.

Più sono i percorsi che le notizie dalla periferia dovevano seguire verso il centro e il suo più alto livello, e che sono stati sicuramente seguiti come si vedrà a seguire.

L'intervenuta consapevolezza da parte del Capo di Stato Maggiore di circostanze relative al contesto in cui si era verificato il disastro del DC9 Itavia può esser meglio compresa per effetto della rappresentazione, in forma concisa ma esaustiva, dei flussi di notizie e informazioni che sin nell'immediatezza degli incidenti dalla base, ovvero dagli organi periferici, raggiunsero i livelli decisionali della Forza Armata sia sul disastro del DC9 che sulla caduta del MiG23 libico. In tal senso è stato modificato il capo d'imputazione sub A con l'integrazione riportata in epigrafe con la seguente aggiunta "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". Integrazione rituale, perché i fatti e gli elementi di prova a suo sostegno sono stati contestati agli imputati nei relativi interrogatori.

La sera del disastro l'Aeronautica Militare fu costretta ad affrontare e gestire, a tutti i livelli, una situazione di estrema concitazione dovuta alla sequela di notizie che di momento in momento manteneva l'aggiornamento sulla scomparsa del DC9 Itavia. Dal complesso dell'attività istruttoria svolta si è avuto modo di cogliere lo stato di apprensione di quelle ore immediatamente successive al disastro e di apprendere anche le varie ipotesi concernenti la caduta dell'aeromobile, che subito dopo erano circolate tra quei siti della Difesa Aerea, la sala operativa del SOC e l'RCC di Martina Franca, i centri Radar di Marsala, Licola e Siracusa, e del traffico aereo, l'ACC e l'RSC di Ciampino.

Infatti l'individuazione e la ricostruzione delle scale informative di collegamento tra lo Stato Maggiore ed i Reparti periferici permettono di valutare il grado e il tempo della cognizione che ebbero nella vicenda le figure più rappresentative ed importanti della Forza Armata; canali attraverso i quali i vertici dello Stato Maggiore potevano essere in ogni momento allertati; e lo furono effettivamente, a partire dalla notte del 27 giugno 80. La prima via gerarchica – come è emerso dall'istruttoria, contestato agli imputati e fatto proprio anche dal PM – è quella che doveva pervenire allo Stato Maggiore dall'ACC di Ciampino, secondo questa catena di comando: capo sala dell'ACC, maggiore Massari Porfirio; responsabile della RIV, tenente colonnello Guidi Guido; capo 2° Reparto ITAV – competente per il traffico aereo – colonnello Fiorito De Falco Nicola;

Ispettore generale di questo Ispettorato, generale di divisione Fazzino Cesare; Sottocapo di Stato Maggiore, generale di squadra Ferri Luigi.

Il generale Fazzino nella deposizione alla Commissione Stragi del 23 novembre 89 affermò addirittura di aver appreso dell'incidente di Ustica la mattina del 28 giugno 80 dalla radio, così come il colonnello Fiorito De Falco sentito da questo GI il 16 ottobre 90 ha affermato, anch'egli, di aver avuto rapporto su quanto verificatosi la notte precedente presso l'ACC di Ciampino solo la mattina del 28 giugno 80. Dichiarazioni completamente annullate dalla trascrizione, tra le altre, della significativa telefonata delle ore 20.23Z tra il colonnello Fiorito De Falco e il tenente colonnello Guidi, nel corso della quale si dà atto, come più volte s'è visto, della segnalata presenza di traffico americano nella zona del sinistro, di presunte esercitazioni americane, di aerei che razzolano, e il Fiorito De Falco assicura Guidi di aver avvisato il generale Fazzino.

Il Capo dell'ITAV, già sentito da questo GI il 10 ottobre 91, aveva recisamente negato di essere stato avvisato la sera del 27 giugno 80, e solo nel corso della successiva deposizione del 31 gennaio 92 a fronte della lettura della trascrizione della telefonata ammette la possibilità di essere stato avvisato la sera stessa del 27 giugno 80, pur trincerandosi dietro degli assolutamente incredibili non ricordo. Il tenente colonnello Guidi sentito una prima volta l'8 ottobre 91 nega di essere stato avvisato della presenza di traffico americano; affermazione che ribadisce nella successiva deposizione del 31 gennaio 92; a sua volta il Fiorito De Falco, sentito anch'egli il 31 gennaio 92, inizialmente nega di essere stato reso edotto della presenza di traffico americano. Entrambi gli ufficiali, però, nel corso della deposizione resa il 31 gennaio 92, una volta preso atto del contenuto della telefonata che li vede interlocutori, devono ammettere di aver parlato degli argomenti allarmanti in detta telefonata contenuti. Per effetto di tali ammissioni e della lettura della conversazione appare pertanto non credibile che siffatte notizie non siano pervenute al generale Fazzino e da questi comunicate al Ferri – si noti comunque che il Fazzino, nella deposizione del 10 ottobre 91, ammette di aver sentito parlare, sia pur solo il 28 giugno 80, dai suoi collaboratori del problema sorto la notte precedente circa la presenza di una portaerei nel mar Tirreno.

Fu proprio il capo della sala operativa dell'ACC di Ciampino, il maggiore Massari Porfirio, a diramare la notizia dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente intorno alle 20.00Z fino a raggiungere la sala operativa e il centro del soccorso di Martina Franca. L'ufficiale riporta questa notizia al personale in servizio all'RSC di Ciampino, che operava in una stanza attigua alla sala operativa dell'ACC. Uno dei due sottufficiali di

servizio all'RSC, il maresciallo Bruschina Roberto riferisce – alle ore 20.25Z orario registrato a Ciampino – al collega Marzulli Pietro dell'RCC di Martina Franca – a Martina Franca il registratore riporta le ore 20.22Z – dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente e dell'eventuale presenza di una portaerei. Immediatamente i due ufficiali responsabili dell'RCC e del SOC di Martina Franca, il tenente Smelzo Giovanni e il capitano Patroni Griffi Vito, iniziano una verifica di quanto riferito, richiedendo notizie al COP, ai centri radar della Difesa Aerea dipendenti, al Comando NATO di Bagnoli, a Sigonella, alla sede di West Star.

Mentre le risposte date a Patroni Griffi dai centri radar e da West Star sono tutte negative, sicuramente degna di nota è invece quella conversazione telefonica di cui sopra s'è detto, tra il tenente Smelzo e il maresciallo Berardi, registrata alle ore 20.22Z nella perizia Ibba-Paoloni, alle ore 20.25Z nella perizia Franco-Franco-Benedetti. La conversazione è incisa sui nastri di Martina Franca, che sono stati sequestrati solo nel novembre del 90, quando invece l'Aeronautica ne aveva disposto la loro conservazione sin dalla mattina del 28 giugno 80 – per ordine del comandante del SOC colonnello Arati Giancarlo –, ritrovati e riascoltati nel luglio 88 presso la sede del SOC, e della cui esistenza mai è stato riferito a quest'Ufficio sino all'atto del sequestro.

Il capo sala, maggiore Massari, provvede alla sigillatura dei nastri di registrazione TBT alle 20.45Z, impedendo così di acquisire le successive telefonate, quelle certamente di maggiore interesse, giacchè specialmente quelle di continuazione dei colloqui con l'ambasciata americana avrebbero provato l'evoluzione delle ipotesi.

Il successivo 22 luglio 80 vengono consegnati da Fiorito De Falco soltanto tre degli otto nastri negli otto apparati di registrazione in funzione in quella ACC. E che vi fossero comunicazioni di rilievo nei momenti immediatamente successivi all'incidente – avvenute su altre linee le cui registrazioni non sono mai state trasmesse – tra l'ACC e il Centro Radar di Siracusa risulta da documentazione rinvenuta negli atti della Commissione Luzzatti, sequestrati presso il Ministero dei Trasporti nell'ottobre 96, in cui appaiono trascrizioni effettuate dal personale dell'ufficio inchieste della RIV di Ciampino, che non risultano sui nastri TBT consegnati a quest'Ufficio. E' stato altresì accertato che dei nastri di registrazione TBT e dati radar ne venne estratta copia (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 16.10.90) che non è stata mai consegnata.

Una seconda via gerarchica partiva dalla sala operativa dello Stato Maggiore o COP. Il Centro Operativo di Pace era un organo inserito nel 3° Reparto ma serviva l'intero Stato Maggiore. Vi veniva effettuato un servizio

continuativo, a rotazione, da parte di ufficiali di tutti i Reparti, i quali, nello svolgimento di quel servizio, dovevano osservare apposite norme di funzionamento. In tempo di pace il Centro provvedeva a tenere aggiornate le situazioni operative e logistiche dell'Aeronautica ed effettuava coordinamenti con organi esterni alla Forza Armata, per soccorso aereo a traumatizzati in imminente pericolo di vita; trasporto aereo di ammalati per trapianto di organi all'estero; trasporto aereo VIP – autorità politiche – e impiego di velivoli militari antincendio. Appare del tutto impossibile che il COP, informati subito i vertici dello SMA della scomparsa del DC9 seguendo la scala gerarchica – sottufficiale di servizio, maresciallo Berardi; ufficiale di servizio, tenente colonnello Giangrande; capo Ufficio Operazioni 3° Reparto SMA, colonnello Arpino; Capo del 3° Reparto, generale Melillo – (v. esame Arpino Mario, GI 22.07.91), non abbia poi seguito il medesimo, obbligatorio, iter per segnalare le successive notizie pervenute sempre al COP.

Tra le telefonate che hanno come interlocutore il maresciallo Berardi in ordine alla segnalata presenza del traffico americano particolarmente significativa quella, già più volte considerata, delle ore 20.22Z tra il Soccorso di Martina Franca (tenente Smelzo) e il COP (sottufficiale di servizio maresciallo Berardi). Va anzitutto ricordato come siffatta telefonata, per il suo orario (20.22Z) si collochi in un momento cruciale delle comunicazioni telefoniche di quella notte; non a caso è dello stesso identico orario la telefonata, molto più breve ma di contenuto sostanzialmente identico, tra il maresciallo Bruschina del Sotto Soccorso di Ciampino e il maresciallo Marzulli del Soccorso di Martina Franca, ed è di appena un minuto dopo (20.23Z) la lunga telefonata tra il Guidi e il Fiorito De Falco che parte dall'ACC di Ciampino. Non solo: all'inizio della prima telefonata (come evidenziato dal trascrittore) si avverte chiaramente una voce nell'ambiente che lentamente, come dettando, trasmette ad altri la comunicazione fatta da Ciampino a Martina Franca della presenza del traffico americano; e, sempre nel corso di essa da un lato si percepisce che il Berardi viene a sua volta chiamato al telefono proprio da Ciampino e dall'altro che a Martina Franca mentre parla il tenente Smelzo, il maresciallo Marzulli risponde al telefono a una telefonata interna, si suppone del generale Mangani.

In questa conversazione si ha la conferma che il COP era già stato avvisato e che era tempestato di chiamate – Berardi esclama: “un attimo che chiamano da 700 posti”. Segue una sorta di dialogo tra sordi, giacchè mentre Smelzo tenta di comunicare l'ultimo punto noto, l'altro richiede più volte chi abbia detto che l'aereo è caduto, preoccupandosi dell'enorme numero di

telefonate che sarebbe costretto a fare, se fosse risultato certo che era caduto. Smelzo, sulla base della notizia del traffico militare americano, chiede se il COP sa di presenze di portaerei. Ma Berardi ribatte più volte, interrompendo anche il discorso del suo interlocutore, affermando che una notizia del genere dovrebbe essere a conoscenza di Martina Franca. Alla fine Smelzo spazientito, come si evince dal tenore della telefonata, conclude bruscamente la conversazione e riferisce che egli ha informato dei fatti lo Stato Maggiore come da circolare. Questa importante comunicazione, come altre che avvengono quella notte e di cui v'è la prova attraverso le conversazioni telefoniche registrate, non viene trascritta sul registro dell'ufficiale di servizio al COP né viene immediatamente fatta salire ai vertici dello Stato Maggiore, come emerge dagli interrogatori ed esami testimoniali nonché dal registro del COP. Il capo del 3° Reparto, Melillo, ha sempre escluso di essere stato portato a conoscenza di tale notizia. Nella sua memoria difensiva censura il comportamento sia di Berardi che di Giangrande, sottolineando che quella notizia vera o falsa, comunque meritava certamente grande attenzione e conseguentemente due iniziative dovevano essere prese: informare immediatamente il colonnello Arpino per avere istruzioni sia sull'ulteriore disseminazione della notizia alle autorità superiori, sia per l'approfondimento dell'informazione ricevuta provvedendo se necessario ad interpellare anche l'Addetto militare statunitense; informare poi appena possibile il Giangrande. La circostanza che la notizia sia stata riferita oralmente allo stesso Melillo dal personale del COP è comunque verosimile, anche se non appare trascritta sul registro. Invero è dimostrabile come il registro sia stato compilato in un secondo momento e non nell'immediatezza della ricezione delle notizie, in particolare attraverso il fatto che già alle 21.30 locali, cioè appena mezz'ora dopo la scomparsa del velivolo, Giangrande annoti su di esso il numero esatto dei passeggeri, distinto in 64 adulti, 11 bambini e 2 lattanti. Questa circostanza mette in evidenza come la notizia del traffico americano, anche se non riportata sul registro, possa essere stata comunicata per le vie brevi sia nel corso della notte che la mattina successiva dal personale del COP a Melillo, tant'è vero che sin dalla mattina del 28 giugno il Capo di Stato Maggiore incarica il Capo del 3° Reparto di effettuare verifiche delle ipotesi di una collisione tra il DC9 ed altro velivolo.

In realtà per effetto degli altri atti istruttori esperiti, il ruolo svolto dal COP la notte tra il 27 e il 28 giugno 80 conduce a conclusioni diverse da quelle sostenute dal generale Melillo. Appare anzitutto non casuale il mancato rinvenimento del brogliaccio del sottufficiale di servizio al COP – documento però non ufficiale e di cui sia la tenuta che la conservazione non

erano obbligatorie – avuto riguardo al rilievo che su di esso venivano registrate sotto forma di appunti tutte le telefonate ricevute e trasmesse quella notte dal sottufficiale di servizio, che, per quanto si è visto, non furono certo poche; ma ancor più eloquente è il contegno tenuto in sede di istruttoria da coloro che ebbero parte nella vicenda. Il Berardi sentito da questo GI in date 15 luglio e 17 luglio 91, dapprima dubita di essere stato presente quella sera in sala operativa, poi, a lettura della trascrizione della telefonata suindicata dubita di essere lui quel “Berardi”, e solo dopo l’ascolto della telefonata deve riconoscere la sua voce e deve ammettere che contestualmente alla ricezione della notizia sul traffico americano da parte di Martina Franca egli la riceve anche da Ciampino.

Sicchè avuto riguardo alle seguenti circostanze di fatto: 1) per sua stessa ammissione l’ufficiale di servizio tenente colonnello Giangrande lavorava quasi a suo contatto fisico; 2) il COP, già “in allerta” per la scomparsa del DC9, riceve contemporaneamente da due Uffici diversi la notizia di presenza di traffico americano; 3) sempre per ammissione dello stesso Berardi (v. esame GI 17.07.91) non era insolito che in quella zona si trovasse traffico americano al punto tale che già più volte erano state sollevate proteste; si deve affermare che costui appare contraddittorio lì ove afferma da un lato che se gli fosse stato comunicato qualcosa di grave sicuramente lo avrebbe riferito all’ufficiale di servizio, e dall’altro di non ricordare se riferì al tenente colonnello Giangrande il contenuto della telefonata sopra indicata.

Ma ancor più emblematico è il contegno processuale dell’ufficiale di servizio di turno quella notte, il tenente colonnello Giangrande. Sentito una prima volta dalla Commissione Stragi l’11 aprile 91, nega addirittura di essere stato di servizio la notte tra il 27 e il 28 giugno 80; solo di fronte alla produzione documentale esibitagli in quella sede, deve prendere atto della sua presenza al COP la sera della caduta del DC9, ricordando di aver avvisato il generale Melillo della scomparsa del DC9 intorno alle 09.30 di sera. Sentito poi da questo Ufficio il 22 luglio 91 da una parte afferma che il sottufficiale di servizio, ove avesse saputo di presenza di traffico militare straniero sul luogo dell’incidente, avrebbe dovuto comunicarglielo e dall’altra nega che qualsiasi comunicazione in merito gli sia stata fatta dal sottufficiale di servizio (che, come già rilevato, lavorava con lui nella stessa Sala).

Parimenti il Giangrande non sa giustificare il fatto che nel suo registro dell’ufficiale di servizio al COP – documento ufficiale e di cui egli esibisce la copia del foglio relativo ai giorni 27-28 giugno 80, dinanzi alla Commissione Stragi il 14 gennaio 91 – in una notte come quella rechi

annotate tra le ore 19.00 locali e le ore 07.30 locali dell'indomani appena quattro telefonate, delle quali solo la prima, quella delle 21.30 locali, si riferisce al DC9. Non solo: il Giangrande nella già citata deposizione alla Commissione Stragi parla di numerosi contatti intervenuti quella notte con la sala operativa del COSMA, mentre nel suddetto brogliaccio l'unico contatto annotato con il COSMA risulta quello delle 21.30 locali.

Né va dimenticata la telefonata che un ufficiale dello Stato Maggiore – che deve ritenersi in via logica l'ufficiale di servizio e cioè quello al COP – poco prima delle 21.20Z effettua al CRAM di Licola per avere notizie più dettagliate (telefonata della cui esistenza si dà contezza nella conversazione tra Licola e Martina Franca delle 21.20Z). Siffatta telefonata dal COP a Licola avrebbe di certo dovuto essere annotata nel registro dell'ufficiale di servizio.

In realtà dall'esame del testo di questo registro emerge la netta impressione di una redazione delle “scarne” annotazioni seguenti alle ore 19.00 locali in un unico successivo contesto; significativa in particolare la correzione dell'orario dell'annotazione delle 21.30 locali concernente la comunicazione della scomparsa del DC9 da parte del COSMA, dato che appare inizialmente vergato con l'orario 21.00 poi corretto in 21.30: indizio rilevante di redazione successiva dell'appunto, giacchè alle ore 21.00 locali il COSMA non poteva certo sapere che il DC9 era già scomparso.

Va inoltre ricordato come nella più volte citata telefonata delle ore 20.23Z tra Guidi e Fiorito De Falco si dà come certa la comunicazione degli sviluppi della vicenda allo SMA tramite il COP, e che altresì il Giangrande la mattina dopo doveva comunque fare rapporto su quanto avvenuto nella notte al capo del 2° Ufficio Operazioni del 3° Reparto SMA, colonnello Arpino. (v. esame Arpino Mario, GI 22.07.91)

Altro percorso delle informative quello che parte dal Centro Operativo dello Stato Maggiore, il cosiddetto COSMA, ubicato a Montecavo nella sede dell'ex 2° ROC. Malgrado la sostanziale carenza di documentazione in precedenza evidenziata è certo che tale articolazione operò attivamente quella notte; dall'unico telex rinvenuto emerge infatti che fu il COSMA a dare per primo al COP la notizia della caduta del DC9. Tutto il personale in servizio all'epoca in sala operativa, identificato ed escusso, dichiara di non ricordare di essere stato in servizio ed anche se individuato dalla presenza del nominativo nella conversazione telefonica, ribadisce di non ricordare nulla dell'incidente.

Si è sopra osservato che il tenente colonnello Giangrande nella deposizione alla Commissione Stragi dell'11 aprile 91 dà atto di numerosi contatti intervenuti quella notte con la sala operativa del COSMA, anche se

essi non risultano annotati, come si è visto, sul suo brogliaccio. Traccia però dell'attività del COSMA è presente nelle telefonate registrate dal sito di Martina Franca – su una bobina sequestrata solo nel novembre 95 nel corso di esecuzione di decreto con la costante presenza della PG presso il 3° ROC e mai consegnata prima all'AG – ; tra le altre telefonate quella delle 19.04Z tra Martina Franca e il COSMA in merito alla situazione di Decimomannu a quella delle 22.04Z tra Martina Franca e Montevenda, nella quale si dà atto di altra telefonata, non registrata, pervenuta a Martina Franca dal COSMA relativa anch'essa alla posizione di Decimomannu.

Di qui la dimostrazione che quel personale in servizio quella sera nella sala operativa del COSMA raccogliesse le notizie sul DC9 Itavia dai vari Enti della Difesa Aerea e le trasferisse allo Stato Maggiore, più esattamente al COP, ove peraltro risulta una minima traccia sul relativo registro, e non, come hanno dichiarato i vari testi escussi, che il COSMA si fosse interessato solo marginalmente alla vicenda.

Quarto tramite di collegamento con lo SMA era lo Stato Maggiore della 3ª Regione Aerea di stanza a Bari, immediatamente sovraordinata, dal punto di vista gerarchico, al 3° ROC SOC di Martina Franca.

Da un lato si deve ricordare che l'allora Comandante di Martina Franca generale Mangani – che nella notte rivela eccezionale attivismo e intensa partecipazione non solo alle operazioni di soccorso, ma anche alla ricerca del traffico militare e alle ipotesi di collisione ed esplosione – di sicuro allertò i suoi superiori della Regione Aerea e che costoro debbano essersi messi in contatto con lo SMA, come avvertì, “bypassando” la scala gerarchica, direttamente il generale Melillo. D'altro lato vanno ricordate le prime deposizioni al GI dell'allora Comandante della 3ª Regione Aerea generale Piccio (GI Venezia 25.11.88 e GI Roma 27.02.91 parzialmente modificate nella deposizione al GI di Roma del 12.10.91); in particolare nella prima deposizione il Piccio afferma di aver saputo lo stesso giorno dal Mangani della caduta dell'aereo, di aver accertato che nulla risultava in ordine all'aereo dalle postazioni di Marsala e Licola, e di avere egli stesso avvisato per telefono il comandante del 3° Reparto dello SMA, che peraltro sarebbe già stato a sua volta avvertito direttamente dal generale Mangani.

L'ufficiale di servizio alla Regione, capitano Arcangeli Ezio, ricorda che dopo aver appreso la notizia effettuò altre due chiamate al ROC di Martina Franca per avere informazioni più precise e di aver riferito immediatamente alla scala gerarchica della Regione che comprendeva il Capo dell'Ufficio operazioni, colonnello Salvi Vinicio, il capo di Stato Maggiore, colonnello Boemio Roberto e il vice comandante, generale Amaldi Franco. Sul registro che compilava l'ufficiale di servizio non risulta

però – e questo appare singolare – alcun inoltro della notizia alla scala gerarchica. Risulta invece una lamentela da parte del maresciallo Marzulli dell'RCC, che riferisce di aver chiamato più volte nel corso della notte proprio il detto ufficiale di servizio, ma che nessuno ha mai risposto alle sue chiamate, circostanza questa che viene riportata anche sul registro dell'RCC. Il vice comandante generale Amaldi riferisce addirittura di aver appreso la notizia dai giornali; il Capo di Stato Maggiore colonnello Boemio di essere stato informato la mattina successiva dall'ufficiale di servizio, non rammentando di aver avuto un colloquio né di aver mai parlato di ipotesi. Di contro il generale Mangani ribadisce di aver notiziato i suoi superiori sia la sera che la mattina successiva, riferendo anche che si escludeva, in esito ad accertamenti, la collisione.

La versione di Mangani di certo appare più credibile, e perciò dovrebbero esser pervenute allo SMA le dovute informative.

Di questa Regione Aerea articolazione sottordinata il 3° ROC/SOC, come s'è detto, e di conseguenza la sala operativa del 3° SOC di Martina Franca, che era l'organo competente per il coordinamento e la raccolta di tutte le informazioni e dati radaristici dai siti della Difesa Aerea dipendenti. Da essa quindi quale organo del 3° ROC/SOC partiva perciò un'altra scala gerarchica in direzione, attraverso la 3ª RA, dello SMA.

Il capo controllore, capitano Patroni Griffi, ? è bene ripercorrere brevemente le vicende di questo SOC – dimostra sin dalla ricezione della prima notizia, dal Centro radar di Marsala alle 19.13Z, di non essere in grado di gestire il coordinamento tra i centri radar dipendenti. Infatti dopo aver presa per buona la risposta data dal sito di Marsala, di non aver visto e seguito la traccia del DC9, perché impegnato nell'esercitazione Synadex, circostanza assolutamente non corrispondente al vero, prende in considerazione gli avvistamenti effettuati dal centro radar di Licola, che si ricordi in quel periodo operava in fonetico manuale. Ma Patroni Griffi nel corso della serata e della notte non riuscirà mai a parlare con il capo controllore di Licola, il noto capitano Abbate, che pur richiesto personalmente non verrà mai all'apparecchio. L'interlocutore di Patroni Griffi sarà per tutta la notte il maresciallo Di Micco. Circostanza questa che induce a fondatamente presumere che Abbate non fosse presente in sala operativa. Si ricordi d'altronde che il suo nominativo fu nascosto dall'AM nella prima richiesta del novembre 86, cui si dette risposta fornendo il nominativo del tenente Piergallini, già deceduto nel 1985. Nell'agosto 88 il suo nome fu associato a quello del Piergallini come capo controllore di quella sera, e solo nell'aprile 89, dopo il rinvenimento dei nastri TBT di Martina Franca nel luglio 88, ove appariva il suo nominativo quale capo

controllore di Licola presente in sala operativa quella sera, Abbate ammise, ad un ufficiale della 3^a Regione Aerea che lo interpellò telefonicamente, di essere stato in servizio. Patroni Griffi riceve da Licola i plottaggi delle tracce avvistate intorno alle 19.00Z e dopo averli esaminati considera la traccia AG266, avvistata alle 18.50Z su Ponza e persa alle 19.00Z sul punto Ambra 13 Bravo cosiddetto “condor”, come quella del DC9 Itavia. Questa stima viene però abbandonata da Patroni Griffi alle 23.05Z, allorquando riferisce al maresciallo Acampora di Licola che dal plottaggio redatto la stessa presenta “un salto da canguro”, indicativo di una velocità supersonica e gli comunica che sta valutando la traccia LK477 come quella appartenente al DC9, avvistata da Licola alle 18.55Z su Ponza e persa alle 19.00Z al largo dell’isola di Ustica. Da quel momento Patroni Griffi interPELLa il capo controllore del sito di Jacotenente, capitano Metta Sabino, e gli richiede di accertare presso il sito di Potenza Picena, sito originatore di tracce con il nominativo LK, il plottaggio della traccia LK477. Dopo quasi due ore di accertamenti gli viene comunicato che la traccia LK477 è inesistente e che al DC9 Itavia era stata assegnato il nominativo LE157. Alle tre di notte, cioè dopo che Patroni Griffi aveva ricevuto la conferma dell’inesistenza della traccia LK477 la situazione avrebbe dovuto essere sicuramente di nuovo vagliata e approfondita e non trascurata come invece fece quel capo controllore che si limitò ad imprecare “questo è il regalo del Nadge”. Di tutto questo “travaglio” deve essere stato di sicuro riferito superiormente. La sera del 28 giugno il SOC trasmette al COP e al COSMA oltre ai plottaggi di Marsala e Ferrara anche quelli di Licola, in cui la traccia AG266 non viene menzionata, mentre l’altra la LK477 viene correlata, con il termine condizionale “potrebbe”, come quella che identifica il DC9 Itavia. Appare già in funzione un meccanismo di inquinamento delle situazioni e dei dati. Non risulta alcuna traccia documentale presso il 3° ROC dell’invio del messaggio e della documentazione analizzata che ha prodotto il telex inviato la sera del 28 giugno 80.

Il generale Mangani Romolo, comandante del 3° ROC nel 1980, nell’ottobre 89 ha dichiarato, nel corso di esame testimoniale, di aver inviato allo Stato Maggiore la sera del 28 giugno il telex in disamina dopo aver elaborato i dati di Marsala, Licola e Ferrara. Fu proprio in quella circostanza che per la prima volta l’Ufficio viene in possesso della copia del telex fino a quella data mai esibito o menzionato in missive dall’AM. Il ruolo di Mangani la sera dell’incidente è stato di rilievo. Il generale quella sera ha numerosi contatti telefonici con il tenente Smelzo, ufficiale dell’RCC, ed è proprio lui a richiedere la posizione della portaerei Saratoga nonché nuovamente informazioni agli Enti americani in Italia, nonostante gli fosse

stato riferito da Smelzo che gli accertamenti avevano sortito esito negativo. La sua richiesta è chiara, vuole conoscere se vi sia stato uno scontro con qualche “pollaccione”. Con questa terminologia Mangani intende un pilota che può aver commesso errori in buona fede e cagionato una collisione e quindi presuppone che si sia verificato un evento di tal genere (v. esame Mangani Romolo, GI 26.07.91). Mangani ricorda di aver avuto contatti quella notte o la mattina successiva con il comandante o il vice della 3^a Regione Aerea di Bari, con il COP e di aver parlato la mattina successiva con il Capo di Stato Maggiore, generale Bartolucci; quest’ultimo nega di essere stato informato, mentre sul registro del COP non risulta alcuna annotazione riferita al generale Mangani.

Infine non può essere sottaciuto il ruolo del 2° Reparto SIOS che – secondo quanto affermato dall’allora colonnello Arpino nella già citata deposizione del 22.07.91, dal generale Tascio nell’interrogatorio al GI del 29.05.92 e dal generale Ferri alla Commissione Stragi il 27 ottobre 89 – aveva personale dislocato in tutti i siti dell’AM nonché una sua sala situazioni e un suo sottufficiale di servizio, presente h.24, che di sicuro non sono rimasti tutti e ovunque inoperosi. In particolare è emerso, com’è noto, che il SIOS invece si attivò sia per i contatti con l’ambasciata degli Stati Uniti sia nei rapporti con il S.I.S.MI gestiti direttamente dal suo capo reparto generale Tascio, che invece ha sempre negato il rapporto con l’ambasciata USA. Sull’attività del SIOS è stato ampiamente dimostrato che esso si interessò al disastro del DC9 ed alle relative vicende che ne seguirono. Un interesse tanto inquietante e nascosto per anni ad ogni richiesta, da imporre sulla base di molteplici evidenze emerse nel corso dell’istruttoria, nuovi e più incisivi accertamenti anche sulla vicenda del MiG libico, la cui caduta, risalente ufficialmente al 18 luglio 80, è risultata di certo essere avvenuta in periodo antecedente a quel giorno.

In tale prospettiva emerge significativamente la figura del generale Tascio – di cui meglio si dirà nella parte relativa alla sua posizione personale – non disgiunta da quelle altrettanto importanti degli altri imputati, vertice SMA e Melillo, che dovevano essere a conoscenza di tutti i fatti gestiti dal SIOS/A. Non deve dimenticarsi al riguardo che gran parte delle iniziative sulla vicenda del DC9 fu intrapresa congiuntamente dal SIOS/A e dal 3° Reparto, e congiuntamente eseguita da ufficiali dei due Reparti.

La mattina del 28 giugno il capo del 3° Reparto si recò nell’ufficio del capo di Stato Maggiore per informarlo sui fatti. A tal riguardo, Melillo ricorda così quella circostanza: “il Capo di Stato Maggiore mi disse vorrei saperne di più ... quindi d’iniziativa ... decisi di svolgere quella che ho sempre chiamato una verifica e non una indagine...” (v. interrogatorio

Melillo Corrado, GI 28.05.92). Accertamenti che secondo quanto riferito da Melillo dovevano essere completati entro la data del 2 luglio.

Nasce quindi una serie di iniziative volte ad ottemperare la richiesta del capo della Forza Armata, cioè accertare in primo luogo le cause del disastro – che quindi non fu trattato come un ordinario incidente civile, anche per quanto già emerso in quella precedente notte –, di certo accertare eventuali responsabilità all'interno della Forza Armata, seguire le evoluzioni di ogni altra inchiesta, e conseguentemente, con ogni probabilità come si desume da quanto emerso nel corso di questa istruzione, cancellare qualsiasi traccia che consentisse di risalire a “colpe” e di provare attività diverse da quelle ufficiali, come quelle intraprese con gli Americani. Tutto questo muove, e non può essere altrimenti, dallo stesso SMA.

Accanto alle evidenze istruttorie emergenti dall'interno dell'Arma, che depongono per una immediata e completa informazione dei vertici e reparti dello SMA su tutte le circostanze inerenti l'evento del 27 giugno 80, è opportuno collocare ulteriori elementi acquisiti all'esterno della organizzazione della Forza Armata.

Altre evidenze infatti dimostrano che le Autorità americane, in particolare l'ambasciata di Roma, quella sera del 27 giugno 80 si allertarono per avviare, proprio per l'indomani stesso, la costituzione di un gruppo di lavoro o Working Group. Gli americani non nascondono la loro preoccupazione e temono che uno dei loro velivoli o appartenenti alla NATO possa essere rimasto coinvolto nel disastro.

Della costituzione e sulla attività di detto gruppo di lavoro, come è stato già scritto, si è venuti a conoscenza solo nell'estate del 91 in occasione della pubblicazione da parte di un giornalista corrispondente dagli Stati Uniti d'America – Claudio Gatti – del libro “Rimanga tra noi”. Si è così ricostruito che quella sera è stato uno degli assistenti degli addetti militari a rispondere alle continue chiamate dell'ACC di Ciampino; cioè Richard Coe, assistente dell'Addetto per l'aeronautica, che conferma in sede testimoniale i fatti.

In seguito alle diverse richieste di esibizione e di sequestro formulate nei confronti delle Amministrazioni interessate, è emerso, come già si è scritto, un quadro su quei contatti e corrispondenze con l'ambasciata USA assolutamente sconcertante. Infatti, non si è potuta rintracciare presso i competenti uffici dello SMA ed in particolare presso il 2° Reparto, e presso le altre articolazioni istituzionali, come il Ministero della Difesa e quello degli Affari Esteri, alcuna traccia documentale che testimoni lo svolgimento delle attività indicate da fonte americana.

Notevoli invece sono anche situazioni che testimoniano l'attivismo dei reparti operazioni ed informazioni dello SMA. Situazioni che si pongono in diretto collegamento logico ed operativo con quelle segnalazioni di attività volativa nell'area dell'incidente, che pure le articolazioni della Difesa Aerea ed i reparti avevano ricevuto.

E soprattutto il 2° e il 3° Reparto saranno successivamente interessati a vari episodi sui quali i vertici della Forza Armata ritengono evidentemente di indagare con la massima rapidità non disgiunta da un assoluto riserbo – che si è risolto in assoluta segretezza ? che caratterizzerà ognuna delle missioni svolte, e da una decisa scelta di celare ovviamente anche le finalità delle stesse.

La missione svolta da Argiolas e Bomprezzi il 4.07.80 presso l'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco è ufficialmente finalizzata alla visione dei reperti del DC9 Itavia, ma i reali motivi di essa sono di altra natura; vanno ricercati nell'interesse da parte dello SMA di accertare se tra quei reperti vi fossero anche parti afferenti aeromobili americani, tenuto conto delle insistenti voci di stampa che circolavano sull'ipotesi di collisione. Desta quindi perplessità ciò che emerge al riguardo nel corso degli interrogatori; infatti né Melillo né Tascio si assumono la paternità della missione, benché il personale incaricato appartenesse al 2° e 3° Reparto. E' comunque da rilevare che l'ordine della missione era pervenuto dallo stesso Stato Maggiore nella persona dello stesso Sottocapo Generale Ferri. Diversi gli aspetti che denotano la assoluta segretezza della missione, tra cui si deve segnalare che nei confronti dei due ufficiali non risultano essere stati emessi i relativi certificati di viaggio. Il 9 luglio 80 Argiolas redasse una relazione sugli esiti della missione, che venne controfirmata il giorno successivo da Melillo. Il documento, posto all'attenzione del Sottocapo di Stato Maggiore, fu accompagnato da una nota manoscritta che ne suggeriva l'invio, previa modifica, al S.I.S.MI ed al Gabinetto del Ministro. Su tale relazione, rinvenuta tra gli atti dello SMA solo nel 93, già s'è scritto nelle parti relative al 2° e 3° Reparto. I due ufficiali in prima battuta nulla ricordavano, anzi Bomprezzi collegava questa missione a quella del 12 agosto successivo, espletata con il colonnello Sidoti. In seguito entrambi gli ufficiali hanno confermato il sopralluogo a Boccadifalco, specificando che ad attenderli a Palermo avevano trovato il comandante del 31° Sottonucleo del SIOS di Catania, capitano Andrea Pace, che escusso asseriva di aver accompagnato i due ufficiali dello SMA in quell'aeroporto, ma addirittura per visionare i reperti del DC9 ammarato davanti a Punta Raisi nel 78.

Delle reali finalità della missione si è venuti a conoscenza solo dopo aver sequestrato, nel settembre 95 nell'abitazione di Argiolas a Livorno il

noto foglio su cui aveva annotato appunti in vista del suo esame testimoniale; e dopo aver acquisito la sua agenda il 7 dicembre 95, agenda che custodiva nella sua casa di Cagliari, e da cui emerse il vero scopo della missione e cioè quello di verificare l'attendibilità di notizie di possibile collisione con il velivolo americano – trovato segg. eie di F104 Bomprezzi". Questi veri motivi della missione dimostrano che ancora a distanza di giorni dalla caduta del DC9, nello SMA persistevano le ipotesi di presenza di altri aerei in quel cielo e nell'intorno temporale del disastro, che avessero cioè interferito con il volo dell'aeromobile civile. Argiolas alla fine ammette che era stato loro detto, in occasione di quella missione, della possibilità che fosse stato rinvenuto un seggiolino da velivolo da caccia, e che, nel corso di essa, fotografarono dei salvagenti di origine statunitense. Non può perciò affermarsi che lo SMA non seguisse l'evoluzione della questione e quindi nulla sapesse delle novità e delle ipotesi ancora in piedi.

Il 12 agosto successivo il colonnello Sidoti ed il tenente colonnello Bomprezzi, si recarono, su disposizione del Sottocapo di SM, presso l'aeroporto di Boccadifalco per esaminare un presunto casco di volo rinvenuto in località Isola delle Femmine. Al termine della missione il colonnello Bomprezzi curò la redazione di un appunto per il Sottocapo di S.M. al fine di informarlo del relativo esito. L'oggetto – secondo quanto riportato nell'appunto datato 19.08.80 – era risultato un casco protettivo ed antirumore di produzione americana, in dotazione al personale USA operante a bordo di unità da combattimento che imbarcano mezzi aerei. A tal proposito Bomprezzi, nel corso dell'interrogatorio, ha ricordato l'episodio, confermando di aver avuto espresso incarico dal Sottocapo di SM, generale Ferri, il quale gli disse testualmente: "sembra che ci sia il nome", aggiungendo probabilmente che quel nome era "Drake" (v. interrogatorio Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

In quel periodo lo Stato Maggiore quindi è molto attento alle segnalazioni di rinvenimenti di materiale di provenienza americana, rilevati nella zona e in prossimità del luogo di precipitazione dell'aeromobile. Tant'è vero che il generale Ferri, che aveva ricevuto la segnalazione dalla 3^a Regione Aerea, affida il 12 agosto 80 la verifica non al comando periferico dell'AM competente, ma addirittura ai due massimi responsabili a livello di Stato Maggiore, Sidoti e Bomprezzi, competenti per incidenti di volo e conoscitori di materiale aeronautico. Questa vicenda non è stata mai connessa dall'AM con l'incidente del DC9. E' altresì singolare la circostanza che Bomprezzi nella relazione che predispone il 19 agosto per il Sottocapo indichi in oggetto "rinvenimento materiale d'interesse" e poi nel corpo della relazione descrive il reperto in modo alquanto semplicistico.

Inspiegare restano le ragioni per le quali tale reperto sia finito tra quelli del MiG23 libico, quando nella relazione in disamina Bomprezzi asseriva che il casco antirumore era stato riconsegnato alla Capitaneria di Porto di Palermo.

Ma agli atti del procedimento stanno le dichiarazioni del tenente colonnello Lippolis, responsabile al tempo del RCC del 3° ROC di Martina Franca, - dinanzi a questo GI ed alle varie Commissioni d'inchiesta – teste che non s'è mai mostrato inattendibile, di aver visionato intorno al mese di luglio dell'80, presso l'hangar dell'aeroporto di Palermo/Boccadifalco, un casco da pilota conservato insieme ai rottami e relitti attribuiti all'incidente del DC9 Itavia. Casco che, secondo quanto ricordato dal teste, era di colore bianco, in fibra, con una parte interna spugnosa, una visiera ed un cordone per l'auricolare, e all'esterno riportava la scritta "John Drake".

Al riguardo le autorità americane, interpellate a mezzo rogatoria, hanno riferito costantemente in maniera evasiva o comunque tesa a ridimensionare quanto accertato dallo stesso Lippolis – il quale ha dichiarato che di sua iniziativa, dopo il suo rientro dalla missione a Palermo, aveva contattato telefonicamente l'Air-South di Bagnoli, ottenendo la conferma dell'esistenza di un pilota di nome John Drake che, decollato da un mezzo navale, aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare. Un incidente che le autorità NATO collocavano probabilmente in un periodo "di qualche tempo" precedente all'incidente di Ustica. Senza perciò precisare né luogo né giorno, non ausiliando così la ricerca della verità e prestando, con tutta probabilità inconsapevolmente, sostegno a chi in ogni modo la avversa.

Riguardo agli episodi sopra accennati occorre a questo punto precisare alcuni aspetti di rilievo. In primo luogo, è innegabile il forte interesse dimostrato dallo SMA, i cui vertici – il Capo di Stato Maggiore e, più direttamente, il Sottocapo – sono certamente a perfetta conoscenza di circostanze che agli atti dell'inchiesta sono pervenute in via incidentale e, nel caso sopra richiamato, solo attraverso le dichiarazioni del tenente colonnello Lippolis. Vale a tal riguardo sottolineare quanto dichiarato da Bomprezzi, che ha in effetti ricordato il riferimento citato dal Sottocapo di Stato Maggiore sul nome apposto sul casco, prima che lo stesso ufficiale del 2° Reparto avesse intrapreso la missione del 12 agosto a Boccadifalco (v. interrogatorio Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

In secondo luogo, occorre rilevare che su questo casco, tra l'altro mai più rintracciato ed individuato dal solo Lippolis, l'AM non si è mai espressa ufficialmente. Ma, contrariamente a quanto indicato nell'appunto informativo del 19 agosto, Bomprezzi, nel prosieguo dell'interrogatorio, associerà questa missione ed il casco antirumore al nome di quel pilota,

dando la netta sensazione che egli possiede una cognizione tutt'altro che marginale in ordine al casco di volo cui fa riferimento il Lippolis.

La singolarità delle dichiarazioni rese da Bomprezzi appare ancor più evidente se si considera il fatto che l'ufficiale, dopo aver preso atto nel corso dell'interrogatorio delle dichiarazioni di Lippolis in merito al casco con la scritta John Drake, persiste nell'associare il casco da lui visionato il 12 agosto a Boccadifalco al nominativo citato ricordando di aver effettuato solo due viaggi di cui uno connesso alla visione del casco.

A dir poco singolari sono inoltre le modalità di esecuzione del decreto emesso il 5 luglio 80 dalla Procura della Repubblica di Palermo. Lo Stato Maggiore ed in particolare Ferri e Melillo hanno sempre affermato di non esser venuti a conoscenza del provvedimento nell'immediatezza, ma solo dopo che era stato emesso il decreto di sequestro del 16 luglio a firma del PM di Roma, notificato all'ITAV il 21 luglio.

L'AM ha inoltre affermato che il nulla osta per l'asserito "segreto militare", segnalato dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo al PM Guarino il 12 luglio 80, che aveva sospeso l'esecuzione del provvedimento, scaturiva da una disposizione impartita dalla 3^a Regione Aerea di Bari, a cui il decreto era stato inoltrato via telex il 7 luglio 80 dai Carabinieri di Palermo. Tutto questo non emerge dalla documentazione sequestrata né dalle dichiarazioni dei testimoni. Si riscontra invece il contrario. Lo Stato Maggiore aveva ricevuto il telex con la trascrizione del decreto dalla 3^a Regione Aerea l'11 luglio 80; aveva coordinato e conosceva della concentrazione del materiale a Trapani Birgi – v. annotazione brogliaccio Fiorito del 15 luglio che parla con il colonnello Brindisi del 3^o Reparto –; aveva ricevuto ed esaminato i plottaggi della Difesa Aerea e solo in seguito aveva disposto lo sblocco e la consegna del materiale custodito a Trapani in quanto senza dati classificati – v. annotazione brogliaccio Fiorito del 17 luglio in merito alle disposizioni impartite dall'Ispettore generale Fazzino dopo un colloquio avuto con il generale Ferri –; la documentazione non doveva essere consegnata se non perveniva il parere favorevole del Gabinetto della Difesa che era stato interessato dallo Stato Maggiore – v. annotazione brogliaccio Fiorito del 19 luglio colloquio con il colonnello Brindisi. Un ulteriore caso di attivazione è costituito da un'iniziativa dello Stato Maggiore prima ancora della notificazione, via telex, del decreto di Palermo; iniziativa per una raccolta a largo raggio comprensiva anche dei siti operanti nell'ambito del 1^o ROC di tutta la documentazione attinente la sera del disastro. Infatti i siti di Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele, già la mattina del 10 luglio avevano predisposto ed inviato i dati al 1^o ROC, ancor prima che il telex venisse diramato dalla 3^a Regione Aerea di

Bari, ore 13.35 locali del 10 luglio, ai vari comandi dell'AM competenti. Altresì in una nota autografa dell'11 luglio il comandante della 1ª Regione Aerea di Milano, generale Mura, dà disposizione al colonnello Olivetti, capo Ufficio Operazioni della 1ª Regione, sul telex pervenuto dalla 3ª Regione, di raccogliere tutta la documentazione ed inviarla a Trapani. L'appunto autografo recita testualmente: "Colonnello Olivetti, quando tutto pronto, il ROC lavora da ieri (10 luglio) mandare tutto a Trapani". Peraltro risultano spedite dal 1° ROC solo riduzioni dati di Poggio Ballone e Potenza Picena all'ITAV l'11 luglio 80, ove non sono mai pervenute. A Trapani nulla è risultato. Tante e tali evenienze non appaiono assolutamente casuali; a tal punto non lo sembrano da dar corpo ad un iniziale convincimento dell'esistenza di un preciso progetto di indirizzo delle indagini, basate tra l'altro su tempestivi sviamenti e distruzioni di prove.

Ci si deve chiedere conseguentemente come mai dopo una iniziale attivazione non sia stata data esecuzione in via integrale al decreto di sequestro Guarino, che riguardava 10 dei 12 Centri Radar operanti nel territorio nazionale e comunque operanti anche dopo l'emanazione del pur più limitato decreto del PM di Roma, che riguardava invece i Centri Radar di Licola e Marsala. Lo Stato Maggiore il 26 agosto 80 riferisce al Gabinetto della Difesa, sul parere del nulla osta alla consegna della documentazione sollecitato dal PM Guarino il 4 agosto, che il materiale era stato già consegnato al PM di Roma il 22 luglio. La stessa risposta verrà fornita dall'ITAV il 9 settembre successivo ai Carabinieri di Palermo che nel frattempo – il 28 agosto – avevano ricevuto da Guarino esplicita richiesta di procedere all'esecuzione; CC. di Palermo che restituiscono ineseguito il decreto del 5 luglio alla Procura di Palermo.

Subito dopo l'incidente l'ITAV partecipa attraverso il suo esperto di traffico aereo, maggiore Mosti – che all'epoca prestava servizio nell'Ufficio inchieste dell'Ispettorato – all'intensa attività svolta nelle prime settimane dopo il sinistro dalla Commissione Luzzatti, costituita dal Ministero dei Trasporti. Sin dal giorno successivo all'evento emergeva tra gli esperti radaristici dell'Aeronautica la consapevolezza dai dati radar di Ciampino, della presenza di plots interpretabili come tracce di un secondo aereo, interferente con il DC9. E così si presunse immediatamente, sulla base di questo elemento di fatto, che l'aereo potesse essere stato abbattuto da un missile.

Per altro verso, sulla base di documentazione rinvenuta agli atti della Commissione Luzzatti, emerge chiaramente il livello di diffusione delle suddette ipotesi, che si formulavano all'interno della Commissione stessa (con l'apporto dell'esperto radaristico, il maggiore Mosti) sino al punto da

interessare lo stesso RAI ed il suo responsabile generale Rana, che non a caso, già entro la prima decade di luglio 80 è in grado di riferire al Ministro dei Trasporti Formica che quale come possibile causa di caduta del DC9 è ventilata quella del missile. Anche di queste circostanze ed ipotesi appare impossibile che nulla fosse a conoscenza dello SMA e di altri che avrebbero dovuto conoscerle.

Ed infatti si è accertato che già il 3 luglio gli esperti dell'Aeronautica avevano individuato anomalie nei tracciati radar e ne avevano informalmente dato notizia ai membri della Commissione Luzzatti, i quali a loro volta ne avevano informato Rana. (v. appunto manoscritto del 3 luglio 80 recante orario 13.17, rinvenuto agli atti della Commissione Luzzatti).

Il maggiore Mosti ha dichiarato di aver ricevuto uno o due giorni dopo l'inizio dei lavori della Commissione, cioè dal 28 giugno, il tracciato del volo DC9 Itavia. Ha precisato che si trattava di un disegno su un foglio di carta grande e consisteva in una successione di punti, che rappresentavano le varie posizioni nel tempo dell'aeromobile. Il tracciato gli fu consegnato dal tenente colonnello Giorgio Russo capo Ufficio Operazioni della RIV. Di questo tracciato fu portato subito a conoscenza il Presidente Luzzatti, che venne a visionarlo a Ciampino nel corso di un'illustrazione compiuta proprio dal citato Russo. Luzzatti ricorda di essere entrato in possesso dei tracciati nei giorni immediatamente successivi all'inizio dei lavori della Commissione. Il maggiore Mosti afferma di non ricordare quali commenti facesse il Russo e che comunque la sua ipotesi era quella del cedimento strutturale, che però tramonterà a seguito delle analisi giunte dagli Stati Uniti. Afferma anche di avere appreso delle valutazioni espresse dai tecnici statunitensi Pontecorvo e Lund, ma asserisce di non aver informato lo Stato Maggiore, pur essendo egli rappresentante dell'Aeronautica Militare nella Commissione. Tale Mosti però in più punti non appare credibile.

In effetti non appaiono accettabili le sue dichiarazioni, rese nell'intento più che probabile di non danneggiare il colonnello Russo, lì ove afferma di non ricordare i commenti di costui, allorchè questi ebbe a portare alla Luzzatti il tracciato in questione a soli uno o due giorni dall'inizio dei lavori. Il Sottocapo, generale Ferri, esclude di aver visionato il plottaggio o che qualcuno possa avergliene parlato; e con il Capo del 3° Reparto, generale Melillo, trova addirittura imbarazzante commentare tale circostanza, perché "è ben noto che nei primi giorni successivi all'incidente le registrazioni radar non erano ancora sotto sequestro e, pertanto, gli esperti dell'Aeronautica non furono in grado di visionarle". I cosiddetti esperti sono il personale del 5° Ufficio del 3° Reparto dello Stato Maggiore ove il plottaggio giunse e fu custodito. Questo documento non è stato mai

rinvenuto né consegnato dallo Stato Maggiore, neanche dietro specifica richiesta di quest'Ufficio.

Appare evidente che alla fine della cosiddetta verifica, disposta dal Capo di Stato Maggiore la mattina del 28 giugno e conclusasi il 2 luglio 80, i dati ufficiali del traffico aereo e della difesa aerea erano inattendibili. Ciò è dimostrato dal plotting sempre "ufficiale" redatto dal Russo ma palesemente monco, ragion per cui non v'era alcuna certezza che nelle vicinanze del DC9 Itavia, non vi fossero altri velivoli; dai dati trasmessi via telex dal 3° ROC/SOC di Martina Franca la notte del 28 giugno, ove i dati del sito di Licola e Marsala, inerenti la traccia del DC9 Itavia, venivano indicati con il termine condizionale "potrebbe"; addirittura veniva riportata una traccia inesistente, LK477, come quella del DC9 Itavia; veniva omessa la comunicazione della traccia AG266 che era stata individuata e segnalata dal Centro Radar di Licola, sia al SOC che al Centro Radar di Marsala, come quella appartenente al DC9 Itavia. Carenze tutte che non potevano sfuggire agli occhi attenti degli esperti dello SMA, i quali pertanto avranno richiesto ed avuto le versioni reali e non quelle "ufficiali".

Sulla vicenda dei messaggi originati da Cincusnaveur – perché di due messaggi si tratta e non di uno, quello relativo alla contestazione nel mandato di comparizione delle ore 16.27Z e l'altro delle ore 14.14Z – la tesi sostenuta dai responsabili dello Stato Maggiore di quel periodo non può essere accettata. Viene infatti da quella sede affermato che la documentazione in disamina era pervenuta allo Stato Maggiore il 3 luglio, data d'origine dei messaggi, o al massimo qualche giorno dopo, mentre emerge, anche da riscontri documentali (brogliaccio Melillo), che era pervenuta tra il 18 e il 20 dicembre 80. Contraddittorie sono anche le modalità di ricezione; il responsabile del 3° Reparto afferma che erano pervenuti attraverso il 2° Reparto; che invece esclude, attraverso il suo Capo Reparto, di aver compiuto ogni tipo d'attività in merito a quei documenti con gli addetti americani presso l'ambasciata di Roma. A sua volta il Capo di Stato Maggiore afferma che essi giunsero direttamente presso gli uffici di viale dell'Università tramite lo Stato Maggiore della Difesa. Non è di conforto a questa tesi che alcuna traccia documentale si rinvenga della ricezione di questi messaggi, sia presso il Ministero della Difesa che presso lo Stato Maggiore; tant'è che il 9 gennaio 92 quest'ultimo affermerà che l'originale del messaggio delle 16.27Z non esiste poiché lo SMA non appare tra gli Enti destinatari. Le singolarità di detto telex, posto tra l'altro alla base del capo di imputazione per il generale Melillo, vengono ravvisate nella omissione degli enti destinatari del messaggio nella copia conforme, nel riferimento a precedente corrispondenza in merito e nella "famosa" data

manoscritta "3/12/80". Deve essere immediatamente puntualizzato che quest'ultima si rinviene soltanto nella minuta della copia conforme allegata alla nota del 20.12.80 agli atti del 2° Reparto e non anche nelle copie inviate allo Stato Maggiore Difesa e a quest'Ufficio; Melillo riferirà che tale data era stata sicuramente ed erroneamente inserita da un imprecisato collaboratore del suo Reparto. Per quanto concerne invece le ulteriori "depurazioni", può risultare di interesse quella relativa a precedente corrispondenza. Infatti se si tiene conto che il telex della 6ª Flotta è stato trasmesso alle ore 14.14Z dello stesso 3 luglio, questo poteva apparire tra i riferimenti del successivo telex – quello "incriminato" delle 16.27 – e che per non far emergere una intensa attività informativa tra vari Enti USA in Europa, sia stato volutamente omissivo detto riferimento. Una descrizione analitica e dettagliata dell'intera vicenda è riportata sia nel capitolo del 3° Reparto che nella scheda del generale Melillo.

Infine lo SMA di nuovo, ed ovviamente tramite il SIOS, si attiva particolarmente alla fine di luglio 80 contestualmente ad improvviso ed analogo interesse manifestato per la vicenda del DC9 dal S.I.S.MI. Infatti il 28 luglio dell'80 il generale Tascio, responsabile del SIOS, riporta nella sua agenda quella annotazione più volte commentata: "Notarnicola 28 11.00, un suo uff.le qui – sparsa la voce ad alti livelli – DC9 Ponza, tracce registrate – Un uff.le si è mosso subito e testimonierà – 10.30 – 11.00 il velivolo volava sulla spiaggia – la posizione era tale da dover richiedere manovre".

Il generale Tascio, pur in un contesto di generale opacità della memoria in ordine al significato di detto appunto, puntualizza che la annotazione "voce ad alti livelli" si riferiva ad una voce che circolava a livello Ministero ovvero Ministro della Difesa, e deve anche ammettere, dinanzi alla contestazione del rinvenimento presso il SIOS d'una copia di un appunto del S.I.S.MI sul MiG libico del 28 luglio 80 recante la sua annotazione manoscritta "da tenente colonnello Alloro 1ª Divisione (consegnata in data 29 luglio 1980)", che effettivamente aveva ricevuto un ufficiale del S.I.S.MI inviato da Notarnicola per consegnargli il cennato appunto. (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI 18.03.97).

Lo stesso 29 luglio 1980 la 1ª Divisione S.I.S.MI redige un appunto per il Direttore del Servizio a firma apparente del colonnello Notarnicola, nel quale vengono menzionate le ipotesi di collisione, apparse sulla stampa, come possibili cause di caduta del DC9 e tra l'altro si dà atto che il Capo Reparto del SIOS direttamente interessato, aveva acconsentito a ricercare presso il 3° ROC di Martina Franca copie di registrazioni radar dalle quali potessero evidenziarsi indizi di collisione.

Perciò, a prescindere da quanto più dettagliatamente si dirà nella parte relativa alle posizioni degli imputati Tascio, Notarnicola, Alloro ed altri ufficiali del S.I.S.MI, non può non sottolinearsi in questa sede che, come s'è detto in precedenti capitoli, alla fine di luglio 80 sia il S.I.S.MI che il SIOS prestano particolare attenzione alla zona di Ponza che è quella in cui il DC9 transita a brevissima distanza di tempo prima della caduta e sulla quale, come si è osservato in precedenza, alcuni controllori di volo di Ciampino avevano individuato presenza di traffico militare proprio in orario antecedente la caduta dell'aereo, stabilendo altresì un possibile collegamento tra la caduta del DC9 e quella del MiG libico (il riferimento dell'aereo che volava sulla spiaggia tratto dall'appunto S.I.S.MI del 28 luglio 80 sopra indicato, relativo al MiG libico).

Però quel che più è singolare è che detto comune interessamento non nasce a fine luglio 80, ma trova una sua origine già nella riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa il 21 luglio 80 (il cui contenuto è annotato nell'agenda del generale Melillo), nel corso della quale il Direttore del S.I.S.MI Santovito, presente il generale Tascio, fa un chiaro accostamento tra il DC9 e il MiG libico; nonché nell'appunto acquisito presso lo Stato Maggiore del S.I.S.MI, annotato alle ore 19.00 del 23 luglio 80 dal colonnello D'Eliseo, Capo dell'Ufficio del Direttore del S.I.S.MI in cui si legge testualmente: "sì per SIOS per progetto Notarnicola-Tascio"; ed ancor prima nel contatto SIOS-S.I.S.MI che si crea subito dopo il rinvenimento del MiG libico.

Si può in definitiva affermare che lo SMA nel suo vertice e nei due suoi Reparti immediatamente operativi sugli eventi in oggetto del presente processo, fosse pienamente a conoscenza dei fatti, delle circostanze anche minime ad essi relative e fosse via via aggiornato in tempo quasi reale dell'evoluzione delle conoscenze su di essi.

Il 18 settembre 80 nella zona di mare del basso Tirreno nei pressi di Acquedolci (ME) viene ritrovato il relitto di un aereo bersaglio, evento cui la stampa dà ampio risalto associando il relitto all'incidente del DC9 Itavia. Lo Stato Maggiore, il 20 settembre - sabato -, come per il reperto del 12 agosto, attraverso il 2° Reparto dispone una immediata ispezione dell'oggetto ritrovato e l'invio di personale del citato Reparto. Ma quello stesso giorno la Procura di Palermo, alle ore 12.00, notificava il sequestro di quel reperto a mezzo telex al Comando Carabinieri di Acquedolci, dove il reperto era custodito, e ne disponeva l'immediato trasporto all'Aeroporto di Boccadifalco, ove già si trovavano gli altri reperti del DC9 Itavia. Lo Stato Maggiore, venuto a conoscenza di questa iniziativa dell'AG e non avendo più il tempo materiale per la visione dell'oggetto recuperato a mezzo di

personale da Roma, disponeva che personale competente del 41° Stormo e del 31° Sottonucleo SIOS di Catania Sigonella, si portasse con urgenza presso quel Comando Arma per la verifica del reperto. Tant'è vero che fu inviato sul posto, sempre in considerazione dell'urgenza e della delicatezza della situazione, il tenente colonnello Vignola, esperto di reperti aeronautici, che proprio quel giorno avrebbe dovuto partecipare ad una cerimonia di nozze. Il sottufficiale del SIOS e l'ufficiale anzidetto partirono da Catania alle ore 14.00 e giunsero sul posto intorno alle 16.00 dove esaminarono il relitto ed effettuarono foto di esso. Della visione del reperto e delle successive ricerche su di esso lo Stato Maggiore non riferirà all'AG fino alla data del 23 dicembre 80.

Nell'ottobre 80 ha inizio una serie di rapporti tra lo SMA e la Procura di Roma divenuta esclusiva titolare dell'inchiesta. Il magistrato sollecitato dai periti di ufficio ad acquisire i nastri di registrazione di Marsala, non consegnati il 22 luglio da Fiorito De Falco, perché a detta, all'epoca, non potevano essere "estrapolati" dal calcolatore, il 2 ottobre notifica telefonicamente allo Stato Maggiore che avrebbe raggiunto personalmente Marsala per prelevare i nastri di registrazione. Lo Stato Maggiore attraverso il Capo del 4° Ufficio del 3° Reparto, colonnello Sidoti Francesco, impartisce disposizioni al Centro Radar di Marsala, ordinando che i nastri devono essere consegnati al magistrato a condizione, da inserire nel documento di consegna, di osservanza delle norme disciplinatrici del segreto militare. Lo stesso giorno hanno però luogo più contatti telefonici tra l'ITAV e il 3° ROC e tra lo Stato Maggiore e l'ITAV, contatti in cui emerge una chiara preoccupazione per il sopralluogo del magistrato al Centro Radar di Marsala. Questi colloqui telefonici vengono riportati nel brogliaccio di Fiorito; da queste annotazioni emerge che costui dapprima parla con il Vice Comandante del 3° ROC, colonnello Pacini Fulvio, indicandogli di non frapporre ostacoli alla visita del magistrato, e successivamente un colloquio tra detto Fiorito e il colonnello Sidoti, nel quale il primo afferma di aver usato quella formula ambigua, nel verbale di sequestro del 22 luglio 80, cioè che i nastri non si potevano "togliere dall'elaboratore", per dar tempo allo Stato Maggiore di "pensarci". Appare evidente la preoccupazione dello Stato Maggiore che il magistrato potesse rilevare la falsità riportata nel verbale di sequestro anzidetto. Per ovviare alla situazione viene posta in essere una messinscena, che solo a seguito di una attenta lettura degli atti, di dichiarazioni dei periti d'ufficio dell'80, Cantoro, La Franca e Magazzù, nonché di dichiarazioni testimoniali, nel '97 è stata scoperta, accertando che i nastri di registrazione erano stati consegnati nella zona logistica "Stagnone" del Centro Radar di Marsala e non nella zona operativa "Timpone", distante

circa 13km, come invece riportato nel verbale di consegna del 3 ottobre 80, in modo che sia il magistrato che i periti d'ufficio non potessero accedere, e prenderne visione, delle apparecchiature e quindi non accorgersi che i nastri potessero essere "estrapolati" in qualsiasi momento e senza alcun impedimento o difficoltà.

Il successivo 15 ottobre altro contatto tra SMA e magistrato inquirente. Questo Ufficio richiede allo Stato Maggiore di decifrare i nastri sequestrati presso il Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave. Lo Stato Maggiore, il 17 ottobre, concede la massima disponibilità al magistrato precisando che egli dovrà tener conto delle norme che disciplinano il segreto militare, senza specificare altro. Di contro invece impartisce disposizioni chiare ed inequivocabili al Centro di Borgo Piave, e cioè che le informazioni sui dati radar potessero essere fornite solo, se esplicitamente richieste, al magistrato e in separata sede, cioè non in presenza degli altri membri della Commissione d'inchiesta. Così accade che l'11 novembre 80 vengano consegnati al magistrato dal personale di Borgo Piave i tabulati di THR estrapolati dai nastri di registrazione tagliati nelle parti relative alle coordinate "x e y", di talchè nessun perito radaristico sarebbe stato in grado di interpretare i dati riportati su quei tabulati. Alla fine di quella riunione peritale il magistrato richiedeva ulteriori tabulati e grafici che il Centro di Borgo Piave trasmetteva il successivo 17 novembre. Anche questi tabulati erano privi dei dati di cui sopra e nella lettera di trasmissione emerge la stranissima nota con la quale il comandante del Centro generale Gullotta, ricorda al PM che i due nastri di registrazione usati per la decifrazione erano stati riconsegnati alla fine della riunione dell'11 novembre. Appare invero chiaro che il Centro di Borgo Piave per estrarre i tabulati THR consegnati il 17 novembre dovesse avere i nastri di registrazione o la copia degli stessi; di conseguenza non si comprende perché il Gullotta, pur rammentando al magistrato la riconsegna degli originali l'11 novembre, non restituisca anche le copie dalle quali erano stati estratti i tabulati del 17 novembre. A tal proposito deve supporre che le copie dei nastri originali non furono effettuate nella riunione peritale dell'11 novembre – in effetti non v'è traccia nel relativo verbale di tale operazione – ma che fossero state realizzate in precedenza, cioè ancor prima che il magistrato li prelevasse a Marsala il 3 ottobre, e che la riunione peritale dell'11 novembre fosse servita per legalizzarne l'esistenza. Infatti quando il capitano Di Natale Salvatore, l'ufficiale di Borgo Piave che curò la riduzione dei dati dai nastri di registrazione, dirà in Commissione Stragi nel 1989 di aver chiesto al magistrato di effettuare una copia del nastro, preciserà anche che la copia non riguardava l'intera durata del nastro ma soltanto un periodo di esso.

Ebbene in base ai dati copiati non sarebbe stato possibile realizzare i tabulati successivamente consegnati il 17 novembre.

Il 16 dicembre 80 lo Stato Maggiore comunica al PM la disponibilità di velivolo G222 per il trasporto dei reperti da Boccadifalco a Ciampino e di qui ai laboratori dell'Aeronautica ubicati in Roma. Nel frattempo il 26.11.80, il PM di Palermo aveva disposto che il perito d'ufficio, prof. Giulio Cantoro dovesse assistere alle operazioni di carico dei reperti con la relativa elencazione, notificando questo provvedimento al comandante dell'aeroporto di Boccadifalco. Invece il perito non venne avvisato da alcuno e il 23 dicembre 80 il comandante di Boccadifalco, tenente colonnello Furci Rocco, consegna al comandante del velivolo G222 i reperti, redigendo un verbale con elencazione generica dei reperti, trasmesso l'indomani al sostituto di Palermo. Il 30 dicembre i reperti vengono consegnati ai laboratori e viene redatto, dal comando aeroporto di Ciampino, un nuovo elenco molto più dettagliato e quindi differente da quello stilato a Boccadifalco il 23 dicembre. Dei reperti avrebbe dovuto far parte anche il noto relitto di Acquadolci, custodito a Boccadifalco dal 22 settembre 80; ma esso invece per una singolare circostanza non venne caricato assieme agli altri reperti e fu ritrovato, casualmente, a Boccadifalco, solo otto anni dopo, cioè nel novembre 88, a seguito di specifiche richieste di quest'Ufficio. Di conseguenza ci si domanda se tutti i reperti presenti nell'hangar di Boccadifalco furono effettivamente trasportati a Roma, dal momento che, non esistendo alcun elenco redatto dai periti d'ufficio, è possibile che altri reperti, al pari di quello di Acquadolci, non furono caricati nel velivolo G222 la sera del 23 dicembre 80. Questa preoccupazione viene avvalorata anche dal perito d'ufficio prof. Cantoro, nelle dichiarazioni rilasciate il 20 gennaio 97.

Lo Stato Maggiore dell'AM, rispettivamente il 20 e 23 dicembre 80, trasmette allo Stato Maggiore Difesa e al PM una missiva dal medesimo analogo contenuto, ove vengono precisate alcune vicende che la stampa e i media in genere avevano posto in evidenza criticando l'operato dell'AM. Le vicende come descritte nella missiva non solo non apportano chiarezza ma sono addirittura fuorvianti, tant'è vero che daranno luogo a più questioni nel corso dell'istruttoria e per una di esse, la sostituzione del nastro di registrazione quella sera del 27 giugno 80 nel sito di Marsala, la verità emergerà soltanto nel settembre del 1986 nel noto intervento del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on.le Amato, alla Camera dei Deputati.

Al riguardo dell'evento di Castelsilano devono essere ricordate non solo le risultanze che hanno indotto a ritenere la caduta del MiG libico in data anteriore al 18.07.80, ma anche quelle che hanno dimostrato come lo SMA avesse effettuato sin nell'immediatezza dei fatti collegamenti tra la caduta del MiG e quella del DC9.

In primo luogo occorre ricordare che sin dai primi giorni successivi al rinvenimento del MiG fu sollevato il problema di come detto aereo avesse potuto "bucare" i radar della difesa aerea italiana, proprio in un giorno, il 18.07.80 in cui era in corso la nota Natinad. Sul punto il SIOS, prima con appunto del 05.09.80 e poi con nota del 19.09.80, aveva formulato risposte interlocutorie nel senso che non poteva escludersi che una traccia rilevata dal 32° CRAM di Otranto alle ore 09.12Z del 18.07.80 a 53NM da Crotone potesse attribuirsi al MiG, anche se essa era stata qualificata dall'operatore come friendly, cioè amica, e non zombie, come sarebbe stato logico trattandosi di velivolo non alleato, cioè non NATO, anzi addirittura di un Paese "d'interesse" o potenzialmente ostile. Ma un primo dato emergente dall'istruttoria che incrina fortemente la verità ufficiale accreditata sulla vicenda del MiG è costituito dalle conclusioni della perizia tecnica. Infatti i periti Casarosa, Dalle Mese e Held dimostrano che le conclusioni della Commissione mista italo-libica basate sulla versione ufficiale fornita dai libici non sono assolutamente sostenibili; conclusione ribadita nel supplemento di perizia depositato dai periti in risposta ai rilievi redatti sulla questione dall'imputato Melillo. In particolare i periti concludono nel senso che il MiG23, tenuto conto del supposto carburante imbarcato e delle supposte caratteristiche, della missione effettuata – quota, velocità, uso dell'A/B, manovre, ed altro – non avesse la sufficiente autonomia per coprire la tratta Benina – Castelsilano, e che le caratteristiche della traiettoria di volo di quell'aeromobile poco prima dell'impatto ipotizzate dalla Commissione italo-libica – velivolo proveniente dal Sud, pilota in stato di incoscienza, motore spento – non corrispondessero in alcun punto a quanto osservato dal teste Piccolo – velivolo proveniente da Nord, manovra per evitare il costone, rumore del motore normale.

I periti escludono altresì ogni congruenza tra la traiettoria del MiG23 abbracciata nella relazione della Commissione italo-libica con la traccia del radar di Otranto LJ054, che si è ritenuto di poter attribuire al MiG – traccia quest'ultima che appare piuttosto compatibile con quella di altro velivolo, diverso dal MiG23, osservato da un teste oculare in prossimità di Capo Rizzuto, come emergerebbe dall'appunto S.I.S.MI 28 luglio 80 su cui si tornerà più diffusamente infra. Sempre i periti, in sede di supplemento di perizia, chiariscono anche come, sulla base dei dati tecnici in loro possesso,

non sia comunque possibile addivenire a una risposta certa in ordine all'effettiva data di caduta del MiG; con ciò solo già inficiando, sulla base di soli dati peritali, e prescindendo quindi da tutte le altre risultanze che sono state illustrate, la versione ufficiale sul giorno della caduta del MiG medesimo.

In effetti anche altre sono le risultanze istruttorie che pongono in evidenza, nel loro reciproco coordinamento, dubbi sull'attendibilità della versione ufficiale relativa alla data della caduta del MiG libico. Ma su di esse diffusamente s'è detto nel capitolo dedicato a questo episodio, cui deve rinviarsi.

In esito si deve affermare che anche in questa vicenda la conoscenza dello SMA, specialmente ad opera del Capo del 2° Reparto, è stata immediata e completa. E per quanto concerne il mancato riversamento di essa – con tutte le questioni anche sulla sua improbabilità di fronte alle negative dei militari e dei politici – già s'è detto nelle pagine sul MiG23.

Come s'era scritto ad inizio di questo commento, diverse sono state le scale gerarchiche o comunque che le informazioni hanno percorso, così raggiungendo sin dall'immediatezza dei fatti e nel corso della evoluzione dell'indagine il vertice dello SMA e di quei suoi Reparti di maggior peso in sede informativa ed operativa.

1.2. Le carenze documentali.

Altro capitolo che dimostra la presenza di precise disposizioni – perché a tutela delle colpe di ambienti AM non potessero apparire fortunate intuizioni o casuali accidenti – tutte le soppressioni di documentazioni. In questo campo i documenti scomparsi sono innumerevoli; in ogni sito mancano quelli di maggior rilievo, quelli che comunque si dovevano conservare perché afferivano comunque, a prescindere dalla sua gravità e dai sospetti che si dovevano generare immediatamente in chiunque fosse stato in buona fede, ad un incidente di volo; e in quelli che sono stati conservati mancano, perché distrutte, proprio quelle parti che concernono i fatti in oggetto. Non solo: non sono stati trovati i supporti magnetici delle tante registrazioni radar, che pur sarebbero state necessarie alla ricostruzione del cielo di quella sera. Di più: non sono stati trovati quei documenti cartacei e magnetici che pure erano stati isolati e concentrati per la consegna all'AG. Anche questa vastissima distruzione o sparizione non

può essere casuale, ma frutto di disposizioni di chi conosceva i fatti e il valore di quella documentazione.

E' sufficiente a questo punto – dal momento che sui singoli episodi s'è già scritto in quelle parti dedicate alle articolazioni dell'AM – elencare le distruzioni e le omissioni di maggior peso, dalla rete dei siti sino agli uffici centrali e allo SMA.

Il 15° CRAM di Capo Mele inviò al 1°ROC/SOC di Monte Venda il modello DA1 del 27 giugno 80 nella parte tra le 18.00Z e le 21.15Z. Della nota di accompagnamento di tale modello, trasmessa in quattro copie, non è stata rinvenuta traccia sul registro di protocollo del sito.

Presso l'11° CRAM di Poggio Renatico (che “battè” per primo il DC9 dopo il decollo da Bologna) fino al 95 nulla era mai emerso e neppure in occasione del sopralluogo del 20.11.95 era stato possibile acquisire alcunchè. Ma pochi giorni dopo questo sopralluogo quel Comando stranamente rinvenne e trasmise tutti i registri del sito relativi al giorno dell'incidente. E così è emerso che alla data del 27 giugno 80 il registro del capo controllore (capitano Ardolino) è strappato nella parte antecedente le annotazioni successive all'orario 19.40Z. E' certo uno strappo che presenta singolare analogia a quello riscontrabile sul registro di sala operativa di Marsala. Non solo; come per quello anche in questo caso non si riesce a determinare quando è stata compiuta questa operazione di soppressione.

Alla data del 28 giugno 80, ad ore 11.10Z sul registro del MIO l'effettuazione di una riduzione di dati espressamente finalizzata alla ricerca della traccia del DC9, che tuttavia non è stata mai rinvenuta e della quale inoltre non emerge alcuna trasmissione su alcun registro di protocollo.

Il 14° CRAM di Potenza Picena, come s'è desunto dal contenuto delle telefonate registrate tra i siti dell'AM, fu attivato dal capo sala del 31° CRAM di Jacotenente nel corso della notte tra il 27 e 28 giugno 80. Quella sera il Centro ha prodotto la riduzione dati di ricostruzione del percorso del DC9; dati che, nel corso della notte, furono inviati al CRAM di Jacotenente e, successivamente, da quest'ultimo al Comando 3° ROC di Martina Franca. Circostanza quest'ultima di cui l'AG ha avuto cognizione solo in tempi recenti dell'inchiesta e peraltro sempre negata dall'AM.

Inoltre anche qui s'è dovuta rilevare la mancanza di documenti utili per l'inchiesta; infatti presso il CRAM di Potenza Picena non sono stati rinvenuti i registri di sala operativa né vi è traccia dell'invio della riduzione dati al CRAM di Jacotenente. In particolare, le THR relative a questo sito furono sequestrate solo nel 90, a seguito di specifico provvedimento dell'AG eseguito presso il 1° ROC. E solamente nel 96, questa stessa AG è venuta a

conoscenza che presso lo Stato Maggiore vi era sin dall'88, un'altra copia delle THR.

Al 21° CRAM di Poggio Ballone mancano proprio i nastri delle registrazioni radar nonché delle telefonate TBT. In particolare è risultato che già in data 13.07.80 le registrazioni radar erano state trasportate in aereo da Grosseto a Trapani e che pochi giorni dopo erano proseguite per l'ITAV, ove, peraltro, non sono state mai rinvenute. Nelle quattro copie di riduzione dati relative ai plottaggi acquisiti da questo Ufficio (una delle quali, quella rinvenuta allo SMA, parzialmente diversa) si individua una lacuna tra le ore 18.31Z e 18.33Z.

Inoltre undici allegati – copie delle undici cartine di plottaggi di tracce – relativi a documentazione del sito furono trasmessi all'ITAV da Poggio Ballone il 14.07.80 e dall'ITAV formalmente ricevuti in data 15.07.80, ma non risultano inoltrati, in quel torno di tempo, dall'ITAV all'AG insieme al materiale degli altri siti. Ad ogni modo, copia di queste undici cartine è stata trasmessa solo nell'88 a quest'Ufficio. E comunque gli originali contenuti nel plico inviato a Trapani il 13.07.80 non sono mai stati rinvenuti.

Per quanto concerne l'ACC di Ciampino non furono consegnati all'AG i nastri relativi a tutta una serie di comunicazioni tra Ciampino ed i vari siti della Difesa Aerea. Infatti l'Aerea Control Center romano disponeva di otto registratori, ma furono consegnate le registrazioni di soli tre di essi, omettendo le registrazioni delle comunicazioni con i siti della DA, di certo di maggior interesse.

In questo ambito occorre altresì porre in evidenza che i nastri vennero sigillati a Ciampino proprio alle ore 20.45Z, quando cioè era in atto la ricerca da parte di Ciampino del contatto con gli Americani; le registrazioni pervenute quindi a questo Ufficio si interrompono proprio in un momento di grande rilievo per le indagini; registrazioni che se invece fossero proseguite, sarebbero state di eccezionale importanza per l'inchiesta.

Deve essere anche rilevato come non sia mai stato rinvenuto il registro delle presenze della sala operativa, mentre sono state rinvenute soltanto le copie dei fogli di tale registro, fatta eccezione proprio per la copia del giorno 27.06.80; il cd. "Log" della cui scomparsa è con ogni probabilità responsabile Massari, il capo sala del turno serale di quel 27 giugno. Già s'è detto come si è pervenuti alla individuazione delle persone presenti quella sera in sala operativa a distanza di dieci anni attraverso una sorta di lista delle razioni di caffè e biscotti consumati dai militari impiegati nei turni di notte, lista da tutti dimenticata e quindi da nessuno distrutta.

Così come non è mai stato rinvenuto il primo "plotting" manuale eseguito dal capo Ufficio Operazioni della RIV di Ciampino, tenente

colonnello Russo, l'indomani del disastro. Di tale plotting si riuscirà ad acquisire solo la copia in possesso del tecnico Bosman – uno dei membri della Commissione Luzzatti – rintracciata presso la sua abitazione.

Sul Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave, già s'è detto nelle pagine precedenti. Questo centro, che deteneva la conoscenza e i mezzi per la interpretazione dei dati radaristici, e la cui collaborazione sarebbe stata essenziale al progresso dell'inchiesta, al contrario s'è distinto per chiusure omissioni e risposte parziali e devianti, come s'è più volte indicato in più parti di questa motivazione.

Al 31° CRAM di Jacotenente non sono mai stati rinvenuti i registri di sala operativa. Inoltre è stata distrutta, in data 01.02.88 la minuta del plottaggio LJ054 del 18.07.80 asseritamente attribuito al MiG libico, trasmesso da quel radar a Martina Franca; plottaggio che, peraltro, il Centro di Martina Franca non risulta aver mai ricevuto.

Anche al 22° CRAM di Licola, solo molti anni dopo i primi parziali elenchi – nel novembre 86 ed agosto 88 vengono dati solo cinque nominativi – si è potuto individuare con completezza il personale presente la notte del 27 giugno 80 in sala operativa. Infatti solo nel dicembre 95 verranno scoperte le dichiarazioni rilasciate sin dall'86 al comandante del sito di De Masi Mario, Genovese Giambattista, Gambardella Giovanni, Papa Alessandro e Calvanese Antonio, i quali affermavano di essere stati in turno la notte tra quel 27 e il successivo 28 giugno 80.

In questo sito non è stato rinvenuto alcun registro di sala operativa; non è stato rinvenuto il telex relativo al plottaggio AG266, nonostante non ne risulti la sua distruzione nel registro di protocollo in uso al personale di sala operativa per la trasmissione di messaggi urgenti fuori dagli orari di ufficio; sul registro di protocollo e su quello degli invii telex appaiono abrasioni, modifiche e aggiunte a matita. L'11 luglio successivo al disastro fu consegnato all'AG un estratto del DA1 contenente 26 tracce, tra le quali non viene specificata quella del DC9, pur riportando la LK477 che la sera del 27 giugno era stata comunicata a Martina Franca come quella del DC9.

Le minute dello stralcio dei tracciati radar furono distrutte in data 13 settembre 1984, come si riscontra nei registri di protocollo; mentre in epoca antecedente e prossima all'agosto del 88 sarebbe stato distrutto il plottaggio dei dati estratti dal DA1 nonché la lettera di trasmissione del medesimo plottaggio al 3° ROC, secondo le dichiarazioni del vice-comandante all'epoca tenente colonnello Carlo Napolitano. Le comunicazioni TBT – oggetto di sequestro sia da parte del PM di Palermo che dal PM di Roma – non furono mai consegnate all'AG; eppure della loro esistenza si dava

contezza nella nota di trasmissione dei plottaggi da Licola all'ITAV dell'11 luglio 80.

Sono così andate perdute le comunicazioni di questo sito con lo Stato Maggiore, con Poggio Ballone, Siracusa ed altri centri, e non appare tra l'altro affatto attendibile l'affermazione contenuta nella succitata nota dell'11 luglio 80, secondo la quale l'ascolto delle telefonate aveva dato esito negativo, se si considera l'attività posta in essere da Licola come emerge in telefonate registrate da altri siti. La carenza fin qui sottolineata è tanto più grave se si tien conto della posizione del radar di Licola rispetto alla rotta del velivolo precipitato e al luogo del disastro.

Presso il 3° ROC/SOC di Martina Franca è stato rinvenuto solo il registro del Rescue Control Center; tutti gli altri registri di sala non sono stati rinvenuti. Solo nel novembre 90 vengono sequestrati quattro nastri di registrazione di comunicazioni telefoniche del 3° ROC/SOC. Di questi, tre vengono rinvenuti a Martina Franca; il quarto presso lo SMA, che al momento del sequestro non sa dare spiegazione del possesso. Solo nel gennaio 91 riferirà che il nastro si trovava presso lo Stato Maggiore, perché richiesto dalla Commissione Pisano; questo nastro conteneva le comunicazioni tra il SOC e i siti di Difesa Aerea, e in particolare quello di Licola.

Non è stato mai rinvenuto il telex del 28 giugno con il quale il 3° SOC comunicò al COP ed al COSMA una serie di plottaggi, tra i quali uno avvistato in prima battuta alle ore 19.04 e privo del numero di traccia. Del telex trasmesso non risulta alcun riferimento nei relativi registri di protocollo.

Nel 95 e quindi solo recentemente, questo Ufficio ha potuto acquisire, in sequestro eseguito con la costante presenza di PG, un quinto nastro concernente le comunicazioni a partire dalle 00.00Z del 28 giugno 80. La relativa trascrizione ha consentito di far luce su situazioni e circostanze di quella sera che mai erano emerse prima attraverso gli interrogatori e gli atti ufficiali trasmessi dall'AM, quali la trasmissione del plottaggio della LE157 da Potenza Picena a Martina Franca, tramite Jacotenente, e la inesistenza della traccia LK477 sui tabulati THR di Potenza Picena.

Anche i registri dell'IC e del MIO, gli unici rinvenuti, del 35° CRAM di Marsala, presentano irregolarità. In quello dell'IC appare strappato il foglio immediatamente precedente quello su cui vengono riportate le annotazioni della sera del 27 giugno 80 e la firma del tenente Muti appare diversa dalle altre apposte dal medesimo in quello stesso registro; mentre nel registro del MIO l'annotazione relativa nella notte tra il 27 e il 28 giugno 80, alla sostituzione del nastro per la Synadex, avvenuta alle 19.00 circa, risulta

scritta alla fine dell'esercitazione sotto forma di postilla dopo le 19.25. Mancano i registri del capo controllore e del TPO. Registri la cui conservazione sarebbe stata obbligatoria, indipendentemente dal sequestro dell'AG, trattandosi di documenti concernenti un incidente aereo. Come il CRAM aveva sempre fatto in occasione di altri incidenti avvenuti sia nel '79 che nell'82.

L'aeroporto di Trapani Birgi, in data 10 luglio 80, fu incaricato a mezzo telex della 3^a Regione Aerea, di raccogliere la documentazione proveniente dai siti radar di Marsala, Licola, Poggio Ballone e di tutti quegli altri siti che comunque avevano operato sul Tirreno, così come richiesto dall'AG di Palermo con decreto emesso in data 05.07.80. Il telex disponeva altresì che la documentazione raccolta venisse consegnata ad ufficiale dei Carabinieri di Palermo. Sui registri di protocollo dell'aeroporto di Trapani non risulta registrata in arrivo o in partenza alcuna documentazione connessa alla richiesta del 10 luglio 80 o comunque relativa all'incidente del DC9 Itavia.

Per quanto attiene il 34° CRAM di Siracusa si deve immediatamente porre in evidenza l'assoluta carenza di elementi documentali: nessuna traccia di registrazioni telefoniche del sito, nessuna traccia di plottaggi (all'epoca Siracusa operava in fonetico manuale) nessun registro o altro documento, tranne un foglio acquisito solo per effetto di decreto di esibizione del luglio 94, dal quale si è risaliti alle persone di turno la notte del 27.06.80.

Tale documentazione, v'è da rilevare, sarebbe stata di somma utilità per riempire il vuoto di registrazioni radar che, come noto, si determinò nel CRAM di Marsala a partire dalle 19.04Z.

Non si spiega poi la mancanza dei nastri relativi alle telefonate richiesti nel '90 avuto riguardo al fatto che certamente telefonate intercorsero tra Siracusa ed altri siti – come in effetti emerge da documentazione custodita dalla Commissione Luzzatti e rinvenuta soltanto nel '96 – e che dette telefonate, in particolare tra Siracusa e Ciampino furono ascoltate dall'ufficio inchieste della RIV e quindi ritenute di interesse – non è casuale la telefonata delle ore 19.42Z che documenta la presenza di traffico militare sulla G8, segnalata dall'operatore di Ciampino e non vista da quello di Siracusa.

V'è inoltre da segnalare la comprovata distruzione dei modelli CC1 e CC2, sui cui stampati erano riportate le trasmissioni dei messaggi annotate dagli operatori telex del relativo Centro comunicazioni. L'acquisizione di questi modelli avrebbe certamente dato prova dell'esistenza di un messaggio (Gelrep), mai rinvenuto, trasmesso da questo sito a quello di Martina

Franca, dal quale sarebbe dovuto risultare che il radar di Siracusa era in effetti in manutenzione dalle ore 12.00 alle ore 19.00 del 27 giugno 80.

Ma non soltanto i siti periferici palesano evidenti lacune e manipolazioni documentali; anche gli uffici cosiddetti centrali, quelli che costituiscono la struttura dello Stato Maggiore della Forza Armata non sono affatto rimasti estranei a queste carenze.

Presso lo SMA non è stato rinvenuto il brogliaccio di servizio del sottufficiale di turno, Berardi – che pure, sulla base delle telefonate, risulta essere stato piuttosto attivo quella notte. Peraltro, in relazione a questo brogliaccio l'AM solo nel 91 ha fornito una precisazione riguardo alla conservazione di questo documento, chiarendo, in sintesi, che il brogliaccio non era un documento formale previsto ma semplicemente un quaderno registro dove venivano annotati, a volte, per memoria degli stessi sottufficiali alcune comunicazioni, ricevute o trasmesse senza una precisa sequenza metodologica.

Anche presso la sala operativa del Centro Operativo Stato Maggiore Aeronautica, che sicuramente era attiva la notte del 27.06.80, nulla è stato rinvenuto eccetto un telex (emerso solo nel 95 in una acquisizione presso lo SMA) con il quale il COSMA notiziava il Centro Operativo di Pace della scomparsa del DC9.

Parimenti nulla è stato rinvenuto presso il SIOS, benchè esistesse un turno sia dell'ufficiale che del sottufficiale di servizio; e tanto meno nulla è stato rinvenuto in ordine ai contatti svoltisi i giorni successivi tra l'ambasciata americana ed il 2° Reparto dello SMA di cui all'epoca era responsabile il generale Tascio.

Presso lo SMA si deve annotare il mancato rinvenimento del 1° "plotting" manuale del DC9, redatto dal colonnello Russo la mattina del 28 giugno 80; e con esso i plottaggi di Siracusa, Licola e Marsala.

Pure presso l'ITAV si registrano notevoli lacune e carenze documentali. In particolare, il giorno 11.07.80 il Comando del 1° SOC trasmette all'ITAV le Track History di Poggio Ballone e Potenza Picena, ma l'invio di tale documentazione non risulta sui registri di protocollo dell'ente destinatario; così come alla data del 15 luglio 80 appare protocollata soltanto la documentazione cartacea proveniente dal Centro di Poggio Ballone; mentre non è emersa alcuna traccia della documentazione pervenuta lo stesso giorno dai siti di Licola e Marsala. In ogni caso, tale documentazione non verrà mai consegnata all'AG, che l'aveva formalmente richiesta.

Indicazioni riguardo alla vicenda di Ustica provengono, come già s'è detto nella parte dedicata all'ITAV, dal diario storico dell'Ispettorato ove,

nella parte relativa al mese di luglio 80, appare la seguente annotazione: “pag.34 – riservatissimo – incivolo Itavia del 27.6.80. (Riservato) Su richiesta della Procura di Palermo questo Reparto ha provveduto a rilevare tutte le registrazioni del tracciamento radar sulla direttrice Latina Ponza Palermo, relative al DC9 Itavia (I-TIGI) inabissatosi il 27 giugno 80 nel mare di Ustica. Le predette registrazioni e relative riduzioni grafiche effettuate dai siti DA di P. Ballone, Licola e Marsala nonché le comunicazioni TBT esistenti sono state consegnate al 2° Reparto TA per il successivo inoltro alla Commissione d’inchiesta”. Ma in effetti non è stata mai rinvenuta, né presso l’ITAV né in altri Reparti della Forza Armata, la documentazione del Centro Radar di Poggio Ballone trasmessa a quell’Ispettorato dall’Aeroporto di Trapani Birgi il 21.07.80.

1.3. Il muro delle testimonianze.

La teoria di coloro che mentono e comunque oppongono una netta chiusura, a connotazione di omertà, alle ricerche dell’inchiesta appare tanto estesa quasi quanto il numero di coloro che a qualsiasi titolo sono stati sentiti. Nell’AM come in altri ambienti, civili e militari; ufficiali, anche e soprattutto generali, sottufficiali e persino avieri cioè militari di leva; e altrove dai capi di gabinetto romani agli agricoltori calabresi. E’ a tal punto compatto e solido questo fronte che è impossibile stimare che si sia costituito occasionalmente, senza o al di fuori cioè di un preciso disegno. Una volontà cioè formatasi immediatamente dopo i fatti, di celare gli eventi e le loro modalità, di mantenere il segreto in un ambito ristrettissimo, di distogliere ogni ricerca che si fosse mossa verso la scoperta della realtà e quindi di controllare gli indirizzi della inchiesta per impedirne qualsiasi risultato positivo. E’ più semplice affermare che tutti coloro che sono stati chiamati a riferire hanno opposto sostanziali silenzi, adducendo difetti di memoria o riferendo incredibili ricordi, quando non tentando di sviare il corso dell’inchiesta. Le eccezioni, le breccie in questo muro sono state limitatissime, quasi da contare sulla punta delle dita, anche se sono stati di forte efficacia e sono rimaste sempre confermate da obbiettivi riscontri.

Una volontà che deve essersi determinata nella immediatezza dei fatti ed espressa in precise disposizioni, di quella specie che non lascia tracce scritte, e che può assumere anche delle forme semplici, come a volte è stato riferito, quale il ricordare, sotto forma d’ordine o d’invito che tutto quello che s’era visto o sentito era segreto, riservato e comunque non doveva

essere riferito a chicchessia; e poi si è mantenuta negli anni anche senza rinnovazioni esplicite di parole d'ordine, per effetto di un tanto diffuso quanto malinteso spirito di corpo e d'onore e di tutela di versioni ufficiali; specialmente di ambienti dell'AM che per anni – solo da ultimo il capo di SMA del 98 lo ha riconosciuto – non ha voluto ammettere qualsiasi scenario di penetrazione nel Tirreno, di alleati come di ostili, e quindi di mancanze della Forza nel suo primario dovere, quello cioè della Difesa Aerea del territorio e degli spazi circostanti d'interesse e d'influenza.

Una volontà che non poteva derivare se non da chi era a conoscenza della realtà e si trovava nella più alta sede della Forza Armata e quindi poteva irradiarsi nei quadri per disposizioni tacite o esplicite, e sino alla base per ordini espliciti come quello ai VAM di Grosseto o per una imitazione quasi istintiva delle scelte di chiusura.

Basterà ricordare i tanti che poi diverranno imputati dei CRAM di Marsala e di Licola, gli ancor più numerosi, che assumeranno la qualità di indiziati di falsa testimonianza e favoreggiamento, degli innumerevoli testi che si nasconderanno dietro la caduta della memoria. Quelli in particolare che si elencheranno qui di seguito per la abnormità dei loro comportamenti dinnanzi ai quesiti dell'istruzione.

E' un fenomeno così esteso da non poter assolutamente derivare da coincidenze o casi fortuiti e contro il quale non s'è potuto assolutamente opporre alcuno strumento di contrasto, giacchè in questo procedimento condotto secondo il codice del '30 non si sono potuti applicare i mezzi contro la falsa testimonianza già previsti perché abrogati, né quelli generati nel nuovo rito perché non estensibili. Un procedimento nel quale cioè non v'era alcuna arma di reazione contro un fenomeno manifestatosi in forma così diffusa, e devastante della ricerca della verità, da apparire una costante irrisione dell'inchiesta e degli inquirenti.

Questo atteggiamento di chiusura ed impermeabilità verso l'esterno non s'è andato esaurendo, ma anzi si è accentuato al riguardo della vicenda del MiG libico rinvenuto sulla Sila il 18 luglio 80.

Fazzino Cesare, generale di S.A. Ispettore generale dell'ITAV, che palesemente mente allorchè dinnanzi alla Commissione Stragi dichiara di aver appreso la notizia dell'incidente del DC9 dal giornale radio delle 6.30 dell'indomani. Dichiarazioni confermate anche dinnanzi all'AG, cui specifica di non essere stato informato la sera del disastro perché l'ITAV non era inserito in una linea operativa. Dichiarazioni in pieno contrasto con le risultanze emerse dalla più volte ricordata telefonata delle ore 20.33Z tra il tenente colonnello Guidi ed il colonnello Fiorito De Falco, che riferirà, nel corso della conversazione, di aver già informato il generale Fazzino. E su

tali dichiarazioni non v'è alcun motivo di dubbio, sia perché rese in circostanze in cui non sussisteva alcun motivo di falsare la realtà, sia perché, indipendentemente dall'esistenza o meno di una "linea operativa", esisteva comunque una linea informativa da cui discendeva l'obbligo di riferire da parte del Direttore della RIV all'Ispettore generale, in particolare su un incidente così grave che sin dai primi momenti non si presentava come un "ordinario" incidente civile.

D'altronde il coinvolgimento del generale Fazzino nelle attività successive al disastro emerge ancora; agli atti dell'inchiesta appare infatti che, prevî contatti con il sottocapo di Stato Maggiore, egli si occupò della consegna dei reperti concentrati a Trapani Birgi per aderire alla richiesta di sequestro del materiale avanzata dall'AG di Palermo.

Pugliese Francesco generale di S.A., dal 1979 al 1984 Vice capo di Gabinetto presso il Ministero della Difesa, il quale ha rivestito un ruolo di primo piano sia nella vicenda della caduta del DC9 Itavia che in quella del MiG23 libico. Egli infatti, al pari del capo di Gabinetto il generale De Paolis Mario, era il punto di riferimento e di collegamento tra lo Stato Maggiore dell'Aeronautica e il Ministero della Difesa. Nonostante l'individuazione di documenti che attestano uno specifico interessamento nelle vicende in questione, egli afferma di non essersi mai interessato ad esse, giungendo a disconoscere anche le evidenze documentali che lo concernevano o addirittura ad asserire che anche la documentazione inviata alla sua cortese attenzione, non riportando alcuna sua sigla, non sarebbe mai stata da lui presa in visione. Nel periodo 87-91, ricopre l'incarico di Ispettore generale dell'ITAV e durante il suo periodo di comando si verificarono presso questo Ispettorato accadimenti di notevole rilievo per l'inchiesta del DC9 Itavia, su cui l'istruttoria purtroppo non è riuscita a far la dovuta chiarezza grazie anche alla sua palese reticenza.

Si rammenta l'episodio del rinvenimento delle copie dei nastri di registrazione del sito di Marsala e di alcuni tabulati THR e cartine riprodotte nei plottaggi nel novembre 88, presso la Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave, copie di nastri che in un primo momento – nel novembre 88 – identifica come le copie dei nastri effettuate nel novembre 80 nel corso della riunione peritale del PM Santacroce a Borgo Piave, e tabulati di cui invece non è in grado di indicare la provenienza. Poi nel maggio 89, così scrive Pugliese allo Stato Maggiore, i nastri vengono invece considerati non copie del 1980 relativi all'incidente del DC9 Itavia, ma connessi ad altre vicende senza specificare quali. Ma sia i nastri che la documentazione cartacea erano conservati in un plico chiuso con la scritta "Ustica – Capitano Di Natale non toccare". Nell'ottobre 89 i tabulati THR, considerati

di dubbia provenienza con le lettere del novembre 88 e maggio 89, vengono utilizzati dall'ITAV per la descrizione delle tracce di Marsala ed inseriti in un elaborato inviato poi alla Commissione Stragi. Nel gennaio 90 Pugliese trasmette allo Stato Maggiore la copia del nastro dell'esercitazione Synadex SPS 5904, che era stata effettuata a Borgo Piave nel dicembre 89 per interpretare dati richiesti dal collegio peritale. Per questa trasmissione da Borgo Piave all'ITAV e quindi allo Stato Maggiore non ci fu richiesta – si starebbe per dire, ovviamente - al collegio peritale Blasi o all'AG precedente. L'utilità e lo scopo della custodia di una copia del nastro allo SMA sono rimasti inspiegati.

E' Pugliese che nel luglio 90 riceve la notifica del decreto di sequestro della THR e dei nastri di Poggio Ballone. Egli disponeva ricerche durate due giorni e si avvaleva anche della collaborazione dell'ufficiale che all'epoca aveva trattato la questione – l'allora colonnello Fiorito De Falco – e, pur essendo a conoscenza che detto materiale risultava esser pervenuto all'ITAV nel luglio 80, dichiarava nel verbale di sequestro al nucleo della polizia giudiziaria Carabinieri di Roma che non ve n'era traccia negli archivi dell'ITAV, consegnando fotocopie di una THR pervenuta dallo Stato Maggiore nel giugno 90.

E' Pugliese che firma nel settembre e nel novembre 90 due elaborati richiesti dallo Stato Maggiore per l'interpretazione delle tracce sui tabulati THR di Poggio Ballone, Potenza Picena e sul DA1 di Capo Mele, destinati alla Commissione Stragi. Detti elaborati vengono "rivisti" tra il dicembre 90 e il gennaio 91 dall'ITAV e corretti in alcune parti fondamentali in modo da non far apparire a persone in grado di interpretare dati aeronautici evidenti anomalie. In particolare s'è cercato di mascherare la presenza di velivoli militari. Comunque in nessuno degli elaborati viene descritta la traccia del DC9 Itavia seguita dai Centri radar di Potenza Picena, Poggio Ballone e Capo Mele, ma soltanto quella avvistata dal Centro Radar di Marsala.

E' Pugliese che nell'ottobre 90 riceve da Fiorito De Falco le sue confidenze dopo l'interrogatorio reso a quest'Ufficio il 16 ottobre 90. E' Pugliese che sempre nell'ottobre del 90 in merito alla consegna del nastro di Poggio Ballone, contatta personalmente il Comandante dell'aeroporto di Trapani Birgi nel 1980 – colonnello Pentericci – chiedendogli quale documentazione era stata inviata all'ITAV con la lettera del 21 luglio 80; anche in questa circostanza gli accertamenti non verranno portati a conoscenza di quest'Ufficio.

Nonostante queste evidenze egli ha sempre ribadito di non essersi mai interessato alla vicenda di Ustica.

Giordo Lorenzo, generale di S.A., che quale sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare nel 1989, ha formulato le due richieste estremamente riduttive all'ITAV a seguito del provvedimento dell'AG che richiedeva allo SMA di esibire tutta la documentazione relativa agli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico. Chiamato a deporre, a contestazione della qualità delle risposte, assolutamente non esaurienti, dello SMA – tra l'altro, interpretando in via restrittiva il provvedimento di questo GI, esibiva solo carteggio afferente il 2° Reparto e non l'intero complesso documentale appartenente allo SMA – ha opposto delle giustificazioni a dir poco risibili, non degne del grado e delle responsabilità di cui era investito, affermando addirittura non esser sua abitudine effettuare verifiche sui documenti e che non esisteva alcun organo dello SMA in grado di valutare gli elaborati dell'ITAV.

Meloni Luciano, generale di S.A., all'epoca Sottocapo di SMA, il quale, contrariamente a quanto emerso dagli atti istruttori, non ha mai ricordato di aver conferito nel 1988, proprio in qualità di Sottocapo, specifico incarico al colonnello Pollice di presiedere l'omonima Commissione, cui era stato commesso di esaminare e valutare tutta la documentazione di interesse per la vicenda Ustica in possesso dell'AM. Relazione che, lo si ricordi, lo Stato Maggiore non ha mai citato né segnalato all'AG, che ne è entrata in possesso solo nel settembre del '96.

Bomprezzi Bruno, colonnello, all'epoca capo del 2° Ufficio del 2° Reparto SMA, il quale ha assunto lo stesso atteggiamento di assoluta negazione già manifestato da altri e nelle sue prime deposizioni ha escluso di aver effettuato missioni a Boccadifalco, dichiarando addirittura di non essersi mai interessato né alla caduta del DC9 Itavia né all'incivolo del MiG23 libico. Soltanto di fronte alle annotazioni sequestrate al tenente colonnello Argiolas – confermate dall'ufficiale – che riportano della missione congiunta, compiuta il 04.07.80 da lui e da Bomprezzi, questi è stato costretto ad ammettere di essersi recato a Boccadifalco; pur continuando ad escludere di essersi interessato alla caduta del DC9. Ha tentato poi di accomunare la missione del 4 luglio con quella del 12 agosto 1980, quando si recò nuovamente a Boccadifalco con il colonnello Sidoti; questa volta non per visionare i reperti del DC9 Itavia bensì un casco da pilota, rinvenuto sulla spiaggia di Trabia, che probabilmente apparteneva ad un manovratore di portaerei.

Berardi Antonio, maresciallo in servizio al COP, che quella sera del 27.06.80 ha coadiuvato il tenente colonnello Giangrande presso detto Centro, e dopo aver ascoltato la registrazione della telefonata ove compare inequivocabilmente quale interlocutore del tenente Smelzo, quasi annulla

qualsiasi ricordo di quelle ore, arrivando ad affermare che quella notte non accadde nulla di strano e di aver memoria del fatto solo per averne parlato con la moglie. Ammonito nel corso dell'esame testimoniale al punto da indurre una sospensione dell'attività istruttoria, alla ripresa non muta atteggiamento e continua con la serie di "non ricordo" e addirittura su lettura della telefonata di cui è cenno, afferma con fare insolente e provocatorio: "Chi gliel'ha detto che sono io che parlo?". Ammette solo alla fine di un estenuante esame, di essere l'interlocutore di Smelzo, esclusivamente perché posto dinanzi all'impossibilità di negare l'evidenza.

Sidoti Francesco, colonnello, capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, che ha sempre escluso in modo categorico di essersi interessato della vicenda del DC9 Itavia. Egli invece è stato, essendo l'ufficio da lui diretto quello che ha raccolto ed archiviato tutta la documentazione proveniente dai Comandi periferici dell'AM allo Stato Maggiore, uno dei principali conoscitori dell'incidente del DC9 ed in parte anche del MiG23 libico. Emblematica è la sua risposta fornita nell'esame del dicembre 96, allorquando dapprima esclude il suo interessamento alla vicenda e, dopo che gli è mostrata e contestata una serie di atti ed appunti a sua firma, risponde con malcelata oltracotanza di non ricordare. E' lui che predispone la nota lettera del 20 dicembre 80, che poi verrà inviata allo Stato Maggiore della Difesa con allegato, per copia conforme, il messaggio di Cincusnaveur, privo degli indirizzi e della data. In questa lettera, si ricordi, viene affermato, tra l'altro, che lo Stato Maggiore è in possesso dei dati radar del sito di Siracusa, documentazione quest'ultima che non è stata mai trovata né consegnata dall'Aeronautica Militare all'AG.

Grasselli Mario, capitano, supervisore operativo dell'ACC di Ciampino la sera dell'incidente, nell'organigramma il nr.2 della sala operativa dopo il capo sala maggiore Massari. Non ricorda fatti e circostanze importanti come ad esempio la voce che circolava in sala dell'intenso traffico americano nella zona dell'incidente e dei tentativi di telefonate tra la sala operativa e l'ambasciata americana. Non ricorda se già quella sera venne effettuato un plotting del DC9 Itavia – mentre alcuni testi estranei alla sala operativa che quella notte si portarono all'interno di essa, cioè Luciola e Chiappelli affermano di aver visionato un plotting già la notte; e questo contrariamente a quanto ha sempre dichiarato l'Aeronautica, secondo cui il primo plotting fu redatto la mattina del 28 giugno 80 dal capo Ufficio Operazioni tenente colonnello Russo Giorgio. E' lui che parla con i siti della Difesa Aerea ed in particolare con Marsala; e anche qui nulla ricorda. E' lui che parla con il capo controllore del COSMA di Monte Cavo – che dalla conversazione sembra conoscere bene, ma che non si è mai

riusciti ad identificare – e che egli non riconosce. E' lui che non ricorda, oltre ai nominativi già noti all'inchiesta, alcun altro nome di quelli che costituivano il turno la sera dell'incidente. Cadute di memorie, tutte queste, fuor di ogni credibilità.

Trombetta Antonio, capitano, all'epoca del Rescue Sub-Center di Ciampino, che viene avvisato della scomparsa del DC9 presso la sua abitazione. Raggiunge la sala operativa del RSC, come noto ubicata in una sala attigua a quella dell'ACC, verso le 20.25Z circa, come si riscontra anche dalle conversazioni telefoniche che egli effettua in quei momenti con l'RCC di Martina Franca. Nei primi interrogatori ha escluso di essere venuto a conoscenza della notizia del traffico militare americano nella zona dell'incidente; successivamente ha ammesso di aver captato la comunicazione del maresciallo Bruschina a Martina Franca. Dalle conversazioni telefoniche che l'ufficiale effettua quella notte, con il personale del RCC di Martina Franca, emerge chiaramente che è a conoscenza degli accertamenti svolti sulla presenza o meno del traffico militare americano. E' lui che non consegna allo Stato Maggiore sia nel 1980 che nel 1989 – all'epoca dell'inchiesta Pisano – i registri e gli appunti che egli stesso aveva redatto la sera dell'incidente e che verranno rinvenuti il 20.06.91 nel suo ufficio nel corso di una perquisizione domiciliare.

Bozicevich Massimiliano, maresciallo, la sera del 27.06.80 di turno alla sala operativa di Ciampino per le comunicazioni telefoniche, il quale ammette a malapena di ricordare di aver udito Bruschina parlare di un intenso traffico e di un'esercitazione comunicata dal controllo. Per il resto, pur richiesto su varie ed importanti circostanze non ricorda o non "ce la fa" a ricordare più nulla: le telefonate all'ambasciata americana, gli interlocutori nelle conversazioni telefoniche e perfino l'identità del capo controllore per la sera del 27.06.80. Infine ammette di aver ricevuto da qualcuno dell'Area Control Center il numero telefonico dell'ambasciata, ma si confonde sull'identità e sulla presenza degli stessi operatori di sala. Non riesce o non vuole collocare in un contesto quella notizia di traffico intenso in aerovia. Appare uscito di senno e non appare impossibile, se si considerano il peso delle sue conoscenze e quello delle pressioni che potrebbero essere su di lui stati esercitati.

Russo Giorgio, tenente colonnello capo Ufficio Operazioni della RIV di Ciampino, che ha sempre affermato di non essersi mai portato in sala la notte dell'incidente e di essere stato lui a prelevare i nastri di registrazione per la redazione del plotting come di averlo redatto la mattina del 28 giugno 80, mentre, come già detto, alcuni testi affermano di averlo visto la notte stessa dell'incidente. Ha sempre sostenuto che lo scopo del plotting era

quello dell'individuazione del velivolo, e ciò in netto contrasto con le sue stesse dichiarazioni, poiché la mattina del 28 giugno il velivolo era stato già individuato dai mezzi di soccorso. Non ha mai saputo fornire valide spiegazioni sulla mancata riproduzione dei plots -17 e -12. E' lui il responsabile ed il custode dei nastri di registrazione e TBT dell'ACC di Ciampino ed ha sempre sostenuto di non aver mai estrapolato copia degli stessi, prima della loro consegna all'AG il 22 luglio 80; mentre sostiene il contrario il capo del 2° Reparto dell'ITAV, colonnello Fiorito De Falco. Mente apertamente e le sue menzogne hanno determinato danni gravissimi all'inchiesta.

In quella stessa data vengono consegnati dal citato Fiorito all'AG solo tre degli otto nastri di registrazione TBT di Ciampino utilizzati la sera dell'incidente. Tra questi nastri ve n'erano alcuni sicuramente di rilievo per l'inchiesta, quali quelli relativi ai collegamenti tra l'ACC di Ciampino e i siti della Difesa Aerea. Ma solo nell'ottobre 96, tra gli atti della Commissione Luzzatti, è stata rinvenuta copia dello stralcio delle comunicazioni tra Ciampino e Siracusa nei momenti immediatamente dopo l'incidente. La consegna di tali nastri avrebbe altresì consentito di conoscere il contenuto della conversazione tra il tenente Del Zoppo di Marsala e l'operatore di Ciampino – avvenuta pressappoco tra le ore 20.30Z-21.00Z – sulla richiesta del codice SIF 3 del DC9 Itavia, dato indispensabile per l'ufficiale di Marsala al fine dell'individuazione del velivolo sulla THR redatta quella sera stessa al Centro Radar di Marsala, THR sempre negata dai componenti della sala operativa del 35° CRAM.

Capitani Mario, maresciallo, controllore al traffico aereo la sera dell'incidente del DC9 Itavia in servizio presso l'aeroporto dell'Aeronautica Militare di Grosseto. Capitani oltre a non ricordare se fosse in servizio la sera del disastro di Ustica, in alcune occasioni è riuscito a negare persino l'evidenza, costringendo questo GI ad avvalersi dell'assistenza di membri del collegio fonico per l'ascolto della nota conversazione nella torre del predetto aeroporto, casualmente registrata a Ciampino. In effetti, è stato necessario fargli ascoltare alcuni passaggi delle registrazioni per ben sette volte; ma malgrado l'evidenza dei contenuti e l'attribuzione delle voci, ha tutto negato e non ha voluto dare alcuna spiegazione ai significati delle frasi.

Giagnorio Matteo, maresciallo, controllore di avvicinamento presso l'Aeroporto di cui sopra ed interlocutore nella predetta conversazione, pur escusso più volte a lungo ha dichiarato di non ricordare se il 27.06.80 fosse in servizio. Soltanto a seguito di contestazione sul suo nomignolo "Nino", registrato nella conversazione, ha ammesso che la sera del disastro di Ustica si era fermato in torre per far compagnia ai colleghi, ma non ha voluto dare

anche lui alcuna spiegazione ai contenuti della conversazione, dimostrando una chiusura totale.

Lauretani Antonio, sergente maggiore, la sera del 27.06.80 in servizio quale TPO presso il Radar di Poggio Ballone, il quale ha riconosciuto quel turno di servizio soltanto nell'ottobre 95, quando gli è stato contestato che il suo nominativo in quella data era inserito nel registro del TPO, dopo aver anche lui a lungo "non ricordato". Pur essendo un tecnico altamente qualificato – era stato proposto dall'AM nella rosa degli esperti che si sarebbe potuto nominare nella perizia radaristica – si è rivelato completamente "chiuso" anche per l'accertamento della ordinaria operatività di un TPO, e sulla circostanza specifica della riduzione dati non ha espresso alcun ricordo.

De Giuseppe Antonio, maresciallo che la sera del 27.06.80 era in servizio quale guida-caccia presso il radar di Poggio Ballone, pur essendo un controllore intercettazioni altamente qualificato, ha dichiarato di non aver percepito nulla di strano nel turno in sala operativa. La pagina del registro IC, che egli avrebbe dovuto compilare per le operazioni compiute in sala, risulta in bianco cioè priva di qualsiasi annotazione relativa alle attività svolte.

Cosmi Carlo Giuseppe, capo controllore di sala operativa al radar di Potenza Picena. Costui solo a seguito della consultazione di documentazione riguardante le presenze presso il sito ha ammesso di essere stato in servizio la sera del 27 giugno 80. Non ha però memoria di riduzioni dati prodotte nel corso di quella notte, come non ricorda alcunchè sulle riduzioni dati richieste dal Centro di Martina Franca a Potenza Picena, nemmeno di fronte alla riduzione dati ed alla contestazione delle note telefonate tra Martina Franca e Jacotenente.

Cespa Piero, tenente colonnello, Comandante del 35° CRAM di Marsala dal 1975 all'8.08.80, la sera dell'incidente si trovava in licenza, ed era stato sostituito dal capitano Salmè che lo avvertì telefonicamente dell'accaduto il 28.06.80. Diede disposizioni per conservare i nastri radar e terra-bordo. Al rientro in servizio, nella seconda metà di luglio, nominò custode dei nastri l'allora capo Ufficio Operazioni capitano Del Zoppo Andrea. I nastri furono conservati nella cassaforte dell'Ufficio Operazioni, ma egli nulla ricorda circa la relativa riduzione dati ed in merito alla concentrazione del materiale a Trapani Birgi non è stato in grado di precisare il periodo in cui avvenne, né ha ricordato se fosse in servizio o meno.

Montinaro Pasquale, maggiore, comandante del 35° CRAM di Marsala dall'8.08.80 al 1983, il quale ha affermato che la consegna dei

nastri 99 e 100 è avvenuta nella zona logistica “Stagnone” ma il verbale di consegna attesta un diverso luogo (zona operativa “Timpone”). Sugli orari di inizio e fine registrazione dei nastri 99 e 100 e sulla riduzione dati non ha saputo riferire alcunchè. Di fatto risulta assente all’atto dei contatti preliminari alla consegna dei nastri.

Ballini Adulio, capitano e capo controllore della sala operativa del 35° CRAM di Marsala la sera del 27.06.80. E’ colui che resosi conto dell’incidente si mobilita e mobilita la sala operativa per una serie di operazioni che fanno chiaramente rilevare lo stato di allerta del sito. Invece in atti egli ha sempre affermato, unitamente agli altri operatori di Marsala, che la sera del 27.06.80 non vi fu alcuna situazione di emergenza. E non ha saputo dare alcuna spiegazione della sua attività alla console.

Corsaro Aldo, capitano, capo controllore e guida-caccia di sala operativa del radar di Siracusa, in servizio presso la sala la sera del 27.06.80, come risulta dalle conversazioni telefoniche, intercorse con i siti di Marsala, Martina Franca e Ciampino, da cui si è riusciti a determinare con certezza l’effettiva presenza del personale in sala operativa (in contrasto con altro documento acquisito nel 93 da cui risulta una situazione solo parziale). L’ufficiale in un primo tempo non ha ricordato se il 27.06.80 fosse in servizio e nemmeno se il radar quella sera fosse in manutenzione. Persino dopo l’ascolto delle telefonate ha riferito di non riconoscere nessuno tra gli interlocutori.

De Lazzari Remo, sergente maggiore TPO di sala operativa del radar di Siracusa, in servizio presso la sala la sera del 27.06.80, come risulta dalle conversazioni telefoniche, intercorse con i siti di Marsala, Martina Franca e Ciampino. Anche lui in un primo tempo non ha ricordato se quella sera fosse in servizio e se il radar fosse in manutenzione. A seguito dell’ascolto delle telefonate ha insistito nell’affermare di non ricordare se la sera del 27.06.80 stesse in sala; in un primo tempo ha riferito di non conoscere nessuno tra gli interlocutori e, solo successivamente nell’ascolto delle telefonate delle 18.13 e delle 18.15, ha riconosciuto in entrambi i casi la voce del sergente Arena.

Arena Giuseppe, sergente, assistente al capo controllore nella sala operativa del radar di Siracusa, era in servizio la sera del 27.06.80, come risulta dalle conversazioni telefoniche. Anche dopo l’ascolto delle telefonate non ha ricordato alcunchè; ha ammesso solo di riconoscere la propria voce nella telefonata con Marsala delle ore 19.00.

Orabona Modestino, tenente colonnello, nell’88 comandante del 22° CRAM di Licola, il quale in occasione della richiesta su “gli ordini di servizio nominativi del personale addetto agli impianti radar” nei giorni 27 giugno e 18 luglio 80, aveva comunicato un elenco del personale in servizio

la sera del 27 giugno, la cui parzialità ed incompletezza si sono rivelate solo a partire dal 95 a seguito di analoga e reiterata richiesta di questo Ufficio.

De Paolis Mario, generale di Squadra Aerea, capo di Gabinetto del Ministero della Difesa dal 1° luglio 80 all'84, il punto di collegamento tra Gabinetto SMD e SMA sia sull'incidente del MiG libico che per quello del DC9 Itavia. E' entrato a pieno titolo nell'inchiesta a seguito del rinvenimento di documentazione, nel settembre 1996, presso il Ministero della Difesa. Sono stati trovati alcuni suoi appunti manoscritti dove si legge testualmente, in relazione all'incidente del MiG: "documenti molto interessanti: una specie di testamento dichiarazione" Nonostante la dovizia di riferimenti contestatigli però nulla ricorda pur a fronte di circostanze e documenti oggettivi.

Il colonnello Gaudio Francesco è un ufficiale che ha seguito la vicenda del DC9 Itavia per quasi un decennio, analizzando la relativa documentazione e redigendo appunti. Nulla ricorda, nonostante la sua memoria sia stata sempre "rinfrescata" per gli incarichi che ha ricoperto dal 1980 al 1983 al 2° Reparto SIOS, dal 1984 al 1987 quale capo Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, ufficio che custodiva tutta la documentazione dell'incidente, e dall'88 al 91 quale capo del 1° Reparto dell'ITAV, presso di cui sotto la sua responsabilità furono redatti gli elaborati della descrizione delle tracce avvistate dai siti di Licola, Marsala, Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele. Ed anche per l'incidente del MiG libico, avendo nell'ottobre 88 presieduto una Commissione che analizzò tutta la documentazione relativa all'incidente e redasse di conseguenza dettagliata relazione. Nonostante tutta questa attività Gaudio non solo non ricorda ma si mostra totalmente reticente su argomenti relativi alla predisposizione di elaborati per lo Stato Maggiore negli anni 89, 90 e 91.

Il tenente colonnello Patroni Griffi Vito, capo controllore della sala operativa del 3° SOC di Martina Franca la sera dell'incidente, ha reso nel tempo dichiarazioni contraddittorie ed ha cercato di giustificare tutte le sue azioni di quella notte, in contrasto con le comunicazioni telefoniche e i documenti agli atti. Patroni Griffi è l'unico a conoscere la verità sui plottaggi delle tracce AG266 e AJ421 trasmesse da Licola quella notte al SOC, la prima alle 19.41Z e la seconda alle 22.22Z. L'importanza - lo si è scritto più volte - di queste due tracce è senza pari per l'inchiesta. Infatti la traccia AG266, come emerge inconfutabilmente dalle conversazioni telefoniche e sul registro dell'IC di Marsala, fu avvistata da Licola alle 18.50Z intorno a Ponza, persa alle 19.00Z sul punto Ambra 13 Bravo ed attribuita al DC9 Itavia. Ebbene questi dati "scompariranno" sin dal 28 giugno dai plottaggi

trasmessi allo Stato Maggiore dal 3° SOC; mentre l'11 luglio 80 i dati di questa traccia saranno indicati da Licola in ore 19.04Z come primo avvistamento e in ore 19.13Z come ultimo avvistamento. Sul plottaggio della traccia AJ421, in cui si parla nella conversazione delle 22.22Z, è lo stesso Patroni Griffi a chiedere al suo interlocutore cosa stia trasmettendo in quanto egli aveva notato dei "baffoni". Si ricordi che questo numero di traccia è quello attribuito da Marsala al DC9 Itavia alle ore 18.53Z e che non comparirà più sulla THR del sito fino alle ore 06.30Z del 28 giugno. Sin dal primo esame testimoniale Patroni Griffi ha sempre sostenuto che quella era una conversazione intrattenuta con Marsala e che egli seguiva la traccia "grezza" sulla console della sala operativa del SOC.

Nel 96 allorchè fu accertato con sicurezza che quella comunicazione telefonica era intercorsa tra la sala operativa del SOC e la postazione del capo controllore di Licola, Patroni Griffi modifica le sue precedenti dichiarazioni e tenta di giustificarsi asserendo che quel traffico non lo aveva osservato alla console bensì sul display board, essendo Licola un sito fonetico – manuale. Patroni Griffi la notte dell'incidente accerta che la traccia LK477 – secondo lui probabilmente appartenente al DC9 Itavia dopo che aveva escluso la traccia AG266 – era inesistente presso il sito d'origine di Potenza Picena, ed esclama imprecando "questo è il regalo del Nadge". Ebbene questa traccia sin dal 28 giugno e per anni, fino al 92, viene considerata quella del DC9 Itavia.

Il colonnello Fiorito De Falco Nicola, Capo del 2° Reparto – Traffico Aereo dell'ITAV nel 1980, è stato l'ufficiale che ha seguito, sin dalla notte del 27 giugno 80, tutte le fasi dell'incidente del DC9 sia come prima notizia e ipotesi di incidente dovuta a collisione o esplosione o cedimento strutturale. Nel periodo immediatamente successivo, affiancato da altro ufficiale della Difesa Aerea dell'ITAV, ha seguito attraverso disposizioni via telex e comunicazioni telefoniche con il 3° Reparto dello Stato Maggiore da lui personalmente effettuate l'iter del decreto di sequestro emesso dall'AG di Palermo il 5 luglio 80; ha consegnato personalmente il materiale richiesto dal PM Dr: Santacroce, affermando nel relativo verbale di esecuzione del sequestro del 22 luglio, che i nastri non potevano essere consegnati perché inseriti in modo permanente nell'elaboratore. Fiorito De Falco che la sera del 21 precedente aveva ricevuto un plico proveniente da Trapani Birgi con il materiale dei centri radar di Licola, Marsala e Poggio Ballone; materiale di quest'ultimo centro che non sarà mai più rinvenuto. Sempre nel luglio 80, così come risulta nel diario storico, Fiorito ha ricevuto dall'ufficiale della Difesa Aerea dell'ITAV le registrazioni di dati e le comunicazioni TBT di Licola, Marsala e Poggio Ballone. Anche di questa documentazione, riferita

in particolar modo alle comunicazioni TBT dei tre siti e alle registrazioni di Poggio Ballone, non s'è mai più trovata traccia. Fiorito nonostante le evidenze documentali ha sempre escluso ogni sua partecipazione ai fatti contestati. Fiorito non sa dare plausibili spiegazioni in merito alle note manoscritte del 2 ottobre 80, relative al colloquio con il colonnello Pacini del 3° ROC e il colonnello Sidoti del 3° Reparto dello Stato Maggiore. Alcune sue note manoscritte del luglio 90 nella sua agenda personale, quando egli è già in servizio al S.I.S.MI, in merito alla ricerca del materiale di Poggio Ballone richiesto da quest'Ufficio all'ITAV, hanno consentito di accertare elementi fortemente contraddittori tra quanto egli afferma e quanto invece dichiara il generale Pugliese. Fiorito esclude di essersi "rinfrescata la memoria" all'ITAV prima dell'esame testimoniale reso il 16 ottobre 90, come esclude di averne riferito gli esiti a Pugliese. Tutto ciò invece risulta chiaramente scritto nella sua agenda personale sotto le date del 15 e 16 ottobre 90.

Il colonnello Pongiluppi Dante, capo Ufficio Operazioni del CRAM di Poggio Ballone nel 1980 e ufficiale addetto presso il 1° Reparto dell'ITAV nel periodo 88-91, al pari del colonnello Gaudio, ha ricoperto incarichi di comando, presso i quali ha attivamente seguito la vicenda del DC9 Itavia. Egli ricorda alcune vicende del 1980 con riferimenti e dettagli chiari ma su altre vicende appare del tutto reticente. Tra l'89 e il 91, durante il periodo trascorso all'ITAV, fa parte di quel team che realizza vari elaborati con la descrizione delle tracce dei siti di Licola, Marsala, Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele per lo Stato Maggiore, e partecipa in modo attivo a riunioni con il collegio peritale Blasi; ma nonostante questa attività sia documentata e sia riferita ad un periodo di tempo non lontano all'esame testimoniale, egli non ricorda. E' singolare altresì la circostanza che Pongiluppi nel 90 esamini la copia della THR di Poggio Ballone, quella da lui predisposta nel luglio 80, e non segnali la mancanza di dati di registrazione, come non segnali la ripetizione di dati con lo stesso orario sulla THR. Così come è singolare che le note undici cartine con i plottaggi predisposti ed esaminati da lui nel luglio 80 non contengano il plottaggio del DC9 Itavia.

Atteggiamenti analoghi caratterizzati da comportamenti reticenti e preclusivi verso l'attività istruttoria, hanno tenuto numerosi appartenenti ad altri Enti militari. Nel S.I.S.MI, i generali D'Ambrosio e Mei, il colonnelli Pipitone, la dottoressa Pollastri, il colonnello Notarnicola, il tenente colonnello Alloro, i capitani Masci e Curci ed il maresciallo Muratori. Nei carabinieri, il colonnello Livi, i tenenti colonnelli Valentini e Del Monaco, il capitano Inzolia, i tenenti Santoliquido e Zuliani, i marescialli Raimondi,

Cariati e Lo Giacco, il carabiniere Carioti. Nella Guardia di Finanza i marescialli Argiolas, Mura e Rizzo. Ma su queste posizioni in altri capitoli.

1.4. Gli interessamenti all'inchiesta.

Quell'interesse che aveva mosso le iniziative dell'immediatezza e che permase nello Stato Maggiore Bartolucci, si trasmise in alcuni ambienti delle Forze Armate anche in tempi successivi. E di esso si hanno manifestazioni in tutti gli anni 80 e di certo anche in quelli 90, quanto meno sino ai comandi Pillinini ed Arpino – anche se tramite alcuni consulenti di parte si conserva il legame tra gli imputati di quel primo Stato Maggiore e alcuni ufficiali ancora in servizio, che potevano disporre delle conoscenze e di mezzi della Forza Armata. Le evidenze più manifeste che si sono scoperte sono qui di seguito riportate.

Nel corso dell'inchiesta lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ha costantemente dato mostra di non avere particolari e diretti interessi alla vicenda del DC9 Itavia. Mentre in realtà più Stati Maggiori succedutisi nel tempo hanno posto in essere comportamenti di chiaro interessamento e non rare volte di inequivocabile interferenza. Emblematica la nota conversazione telefonica risalente al marzo del 1989 (la cui registrazione è stata acquisita agli atti dell'istruttoria), tra il sottocapo di Stato Maggiore, generale Meloni e l'ingegnere Massimo Blasi, coordinatore dell'omonimo collegio peritale. Nella quale si colgono, oltre alla deferenza del coordinatore nei confronti del suo interlocutore, giustificazioni ed assicurazioni sulla condotta di altro membro del collegio peritale, a seguito evidentemente di contestazioni del generale, con conseguente scarico di responsabilità su consulenti di parte civile collegati a giornalisti.

Appare quindi impressionante l'interferenza sulle attività del collegio Blasi, disturbato ed inquinato dagli interventi di imputati e consulenti di parte dell'AM, la cui azione proseguirà con più evidenza nei confronti del successivo collegio peritale, il cd. Misiti, al punto da costringere questo GI ad emettere un provvedimento di revoca di due membri di questo collegio.

La relazione finale della cosiddetta Commissione Pollice (coeva alla Pratis) – generata sicuramente dalla volontà di indagare in proprio e valutare così i risultati altrui, precipuamente quelli dei colleghi dell'Ufficio – inoltrata al generale Meloni sin dal 15.12.88, non è mai stata rinvenuta agli atti del 3° Reparto da cui il generale Pollice dipendeva. Lo SMA non ne aveva mai riferito, né ovviamente ne aveva trasmesso copia. Solo, e quasi

occasionalmente, questa AG ne è venuta a conoscenza a distanza di anni, l'11.09.96 nel corso dell'esame testimoniale di Meloni che ha esibito e consegnato la predetta relazione.

La cosiddetta commissione Pisano costituisce di per sé testimonianza eloquente di queste interferenze. Vale la pena di ricordare che nella lettera di incarico, il Ministro annota una particolare raccomandazione: l'inchiesta dovrà essere svolta "in connessione alle conclusioni cui è pervenuta la consulenza tecnica d'ufficio disposta dall'Autorità Giudiziaria penale circa le cause dell'incidente al DC9 Itavia". Il Ministro della Difesa aveva anche impartito direttive all'atto della costituzione, affinché il lavoro della Commissione venisse svolto con approfondimento, obiettività e correttezza massime; e, quanto meno oralmente, aveva segnalato la necessità di non interferire con l'istruttoria penale in corso e con l'inchiesta avviata contestualmente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – cd. Commissione Pratis. La Commissione cui il Ministro si riferisce è la "Blasi" che, in data 16.03.89, formalmente aveva consegnato le proprie conclusioni a questo Ufficio.

In effetti le conclusioni cui era pervenuto il collegio peritale ponevano seri dubbi sull'operato e sulle conseguenti responsabilità dell'Aeronautica Militare in relazione alle circostanze connesse all'incidente del DC9 Itavia, tanto da attribuirlo ad esplosione esterna e più precisamente ad un missile aria-aria. In dette conclusioni il collegio peritale si spingeva oltre, affermando anche la presenza di un velivolo da caccia nelle vicinanze del DC9; presenza suffragata da documentazione relativa al controllo del traffico aereo di Ciampino. La relazione Pisano, proprio per contrastare quei risultati della Blasi e oltrepassando i limiti dell'oggetto affidatole dal Ministro, si pronunziava anche sul merito della causa del disastro, ovviamente in senso opposto a quello della perizia Blasi.

La relazione fu trasmessa anche a questo Ufficio, e seppure a distanza di tempo emersero tutte le carenze, gli stravolgimenti di fatti, le omissioni di cui era affetta. Le critiche sono quelle che, sulla base dell'istruttoria compiuta, vengono compiutamente elencate dal PM nelle richieste del 21.12.91, e che devono essere condivise. A tale atto perciò si rinvia.

Anche le precisazioni da parte del generale Pisano sulla correttezza che la Commissione avrebbe tenuto nell'interpretare il mandato del Ministro della Difesa (v. interrogatorio Pisano Franco, GI 05.06.92) non appaiono fondate. In realtà, nel tentativo di legittimare in ogni caso l'operato dell'Aeronautica, la Commissione supera i limiti del mandato conferitole e redige un capitolo dedicato a considerazioni aggiuntive ove troverà posto anche la relazione del generale Santucci, che con le sue dichiarazioni dà una

versione non veritiera sul lavoro svolto dal National Transport Safety Board americano in seguito alla missione del generale Rana, allora Presidente del Registro Aeronautico Italiano.

La relazione Pisano è chiamata a misurarsi con altri e numerosi “episodi critici” che ancora adesso sono motivo di dubbio e di seria perplessità in ordine al corretto operato dell’Aeronautica Militare. Come il mancato ritrovamento del DA1 del 22° CRAM di Licola e l’attività relativa alla esercitazione Synadex presso il sito di Marsala nonché le false attestazioni dei militari impiegati in quella sala operativa la sera del 27.06.80. Per quanto concerne l’attività del SIOS presso i siti di Marsala e Licola in relazione al disastro di Ustica è stato più volte contestato al generale Pisano l’aver omesso nella relazione un espresso riferimento al reparto informazioni, attese le diverse tracce dell’attività di appartenenti a quell’articolazione.

Altro episodio che è opportuno riferire è quello inerente la redazione dei plottaggi del DC9 Itavia da parte già nominata del colonnello Giorgio Russo, capo Ufficio Operazioni della RIV di Ciampino, il quale sentito dalla Commissione Pisano, rilascia importanti dichiarazioni sulla rilevazione radar di molti echi primari seguenti la scomparsa del segnale; ma sui contenuti di questa significativa testimonianza la commissione ha ritenuto di non soffermarsi, attribuendo agli interrogativi suscitati dal Russo scarsa considerazione.

Quanto alla vicenda del mancato ritrovamento del DA1 di Licola, essa ha costituito motivo di interesse per il GI fin dai primi anni dell’inchiesta. Il giorno stesso il DA1 potrebbe essere stato compilato unitamente alla copia integrale ed ordinata. Copia che, con tutto l’altro materiale cui si riferiva la richiesta di sequestro, affluì a Trapani Birgi. Il DA1 invece sarebbe rimasto a Licola ancora per un certo numero di anni. Sulla ricerca dell’importante documento sia l’attività della commissione che i risultati cui essa pervenne sono tutt’altro che confortanti. Infatti il Capo di Stato Maggiore riesce a mala pena a dar conto di aver debolmente ricercato il documento, pur esprimendo grande rammarico per non essere venuto a capo della questione (audizione Pisano, Commissione Stragi 12.10.89).

Eloquente anche l’episodio della falsità dell’ordine di servizio relativo al personale presente presso il radar di Marsala per lo svolgimento dell’esercitazione Synadex, con la falsa attestazione di militari (sergente Gioia e maresciallo Spera) che in realtà non parteciparono all’esercitazione. Il fatto venne denunciato all’AG solo in seguito alla stesura della relazione, ben nove anni dopo la data dell’incidente. Ulteriormente rimarchevole che le

ricerche sul personale, il cui esito intervenne come si è visto solo nell'89, fossero già in corso dall'ottobre 86.

Non c'è dubbio che i vari Stati Maggiori dell'AM succedutisi nel tempo, quanto meno sino al tempo di Pillinini, hanno in diversa misura contribuito a sostenere – ovviamente non sempre in mala fede – la causa della Forza Armata nella vicenda Ustica.

In relazione a questo particolare aspetto, corre l'obbligo di soffermarsi su una delle figure che hanno fortemente determinato e condizionato le decisioni dell'Aeronautica Militare sulla nota vicenda: il generale Stelio Nardini, che il 16 aprile 90 assume la carica di Capo di Stato Maggiore, mantenendola fino al 24 marzo 93, data in cui gli succederà il generale Adelchi Pillinini. Dal momento in cui il generale Nardini assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore si registra un più attento e forte interesse sulla vicenda e sullo svolgimento delle indagini e delle perizie. In tal senso occorre ricordare le numerose annotazioni del generale Nardini (tra le più significative quelle riportate sulle sue agende) riferite ai consulenti di parti nonché agli stessi periti d'ufficio, sulle quali il teste, in sede di escussione, ha sempre riferito evasivamente, sostenendo che le stesse fossero relative a contatti avuti in esito a notizie apprese sugli organi di stampa.

In seno alla Forza Armata, Nardini viene considerato alla stregua di un condottiero “ideale” capace di saggiare gli “umori” del personale, che da più tempo auspicava una veemente reazione agli attacchi provenienti dalle diverse sedi ed istituzioni. Un interesse, quello di Nardini, che talvolta diventa quasi diretto e personale. Vale la pena di accennare che nel marzo del 1989 – Nardini all'epoca rivestiva l'incarico di Consigliere Militare del Presidente della Repubblica – richiede per le vie brevi al comandante del Gruppo dei Carabinieri di Catanzaro la sentenza di archiviazione relativa all'incidente del MiG libico in Sila. Una richiesta, è bene precisarlo, solo informale, che in realtà poteva essere avanzata dalla Forza Armata attraverso i normali canali e la cui data, stranamente, coincide proprio con il deposito della prima perizia Blasi (16.03.89).

Nonostante l'incarico presso la Presidenza della Repubblica, il generale continua a seguire con interesse le riunioni presso lo SMA in cui veniva trattato l'argomento di Ustica. Ciò si rileva nel resoconto sommario della riunione del Consiglio dei Generali di S.A. dell'1.07.88, alla quale, oltre al generale Nardini, presenziano i generali Fazzino, Zauli, Tascio, Meloni e Pisano. Nel corso della riunione, indetta per redigere il punto sulle problematiche connesse all'incidente del DC9, si stabilisce una precisa linea

di azione tendente a fornire puntuali e documentate risposte all'AG in modo da tutelare la Forza Armata.

Durante il suo comando egli segue tutti gli sviluppi dell'inchiesta, in particolare facendosi riferire continuamente dai consulenti di parte imputata, ufficiali suoi subordinati, e tentando di conoscere le strade che stanno intraprendendo i periti d'ufficio. Durante questa gestione lo SMA appare particolarmente indulgente con gli imputati, a tal punto che i rapporti vengono mantenuti con disinvoltura. Gli imputati possono frequentare gli ambienti di Palazzo dell'Aeronautica; mantenere relazioni con colleghi e sottordinati; prender visione di documenti. Soltanto nel '93, con l'incarico di Capo di Stato Maggiore al generale Adelchi Pillinini, si verifica un cambiamento di tendenza nei vertici dell'AM e si interrompe il rapporto tra i vertici e gli imputati delle Forze Armate. La sua collaborazione si manifesta anche nel corso della deposizione dinanzi a questo GI nel febbraio del '95. In quella occasione, il generale, oltre a fornire chiarimenti sulla nota vicenda di Ustica, non esita ad esibire anche documentazione che era stata lasciata nel suo ufficio dal suo predecessore Nardini.

Nel giugno del '90, lo Stato Maggiore Aeronautica richiese all'ITAV di elaborare un documento da inviare alla Commissione Stragi che contenesse la descrizione e la rappresentazione grafica delle tracce registrate dai siti di Poggio Ballone e Potenza Picena. Pertanto, l'ITAV per soddisfare la richiesta dello SMA, realizzò un primo elaborato in data 11.09.90 e circa tre mesi dopo, il 17 dicembre dello stesso anno, ne produsse un secondo allo scopo di correggere tutti gli errori riscontrati nella revisione del primo elaborato. Entrambi i documenti furono inviati alla Commissione Stragi rispettivamente, il 17 settembre ed il 19 dicembre '90.

Soltanto nel febbraio '96, a seguito del sequestro documentale operato presso gli Uffici dell'ITAV sono emersi elementi preziosi per l'inchiesta. Infatti, tra la documentazione di varia natura, sono stati rinvenuti i due noti appunti che riportano le "considerazioni sui velivoli con velocità superiore a 800 nodi" e quello sulle possibili "deficienze" del sistema radar che sono stati consegnati al generale Blandini il 21 ed il 28.11.90. Detti appunti sono stati compilati in uno spazio temporale compreso tra la redazione del primo ed il secondo elaborato ITAV; entrambi gli appunti avevano lo scopo preciso di chiarire tutte quelle discrepanze che comparivano nei tracciati radar. In effetti, il contenuto dell'appunto del 21.11.90 fornisce chiarimenti in ordine alle anomalie evidenziatesi dalla lettura delle THR di Marsala e Poggio Ballone ove emergono differenze, anche di un certo rilievo, su posizioni, prue, velocità e quote di diversi aeromobili.

Ma nel primo elaborato presentato dall'ITAV non viene effettuata l'analisi delle tracce con valori di velocità superiori a 800 nodi: una dimenticanza non trascurabile che impedisce di attribuire alcune tracce a velivoli militari. Tale ultima circostanza non sfugge ad un'attenta analisi dello SMA, e l'ITAV fornisce al generale Blandini un altro appunto, datato 28.11.90, ove vengono espresse considerazioni proprio su quelle tracce. Considerazioni che però non trovano collocazione negli elaborati consegnati alla Commissione Stragi – le sole considerazioni espresse riguardano principalmente l'omissione degli IFF. Ma proprio il tentativo di operare una correzione dei dati riportati nel primo elaborato si rivelerà maldestro, evidenziando una diversa e sostanziale differenza tra i due elaborati, il cui contenuto lascia spazio a molti interrogativi ai quali l'ITAV non ha mai fornito plausibili risposte.

Come ben si vede quell'interesse che determinò sin dall'inizio dei fatti un intervento pesante del vertice dello SMA continua negli anni. L'inversione di tendenza si manifesta solo con Pillinini e perdura con determinate scelte di Arpino. Interesse che di certo non sopravvive allo Stato Maggiore Bartolucci per semplice forza d'inerzia, ma in virtù di precise determinazioni e sorretto dai legami di colleganza e da quel malinteso spirito di corpo di cui già s'è detto.

1.5. I grandi sviamenti e depistaggi.

Questa inchiesta, come tante altre sulle stragi che hanno afflitto la storia della nostra Repubblica, se non più delle altre per gli interessi nazionali e internazionali che ne sono coinvolti e per essere durata nella sola fase dell'istruzione quasi un ventennio, è stata afflitta da tentativi, più o meno riusciti, di inquinamenti e sviamenti di ogni genere. La disinformazione e l'intossicazione non hanno mai avuto interruzioni, e a volte sono state devastanti. Solo nell'ambito dell'ipotesi di abbattimento per missile o comunque su di un agguato di carattere bellico o forse terroristico da parte di Stati od organizzazioni a danno di Stati o privati, sono state formulate da depistatori, generalmente di professione e solo eccezionalmente da persone in buona fede, decine di piste in cui più Stati, dagli Stati Uniti ad Israele e dalla Francia all'Iraq, alla Libia ed altri, hanno rivestito più disperati ruoli, di aggressori, di vittime, di occasionali presenti sulla scena e inversamente, in più formazioni di alleanza, ostilità o semplice neutralità. L'elencazione è nelle pagine della motivazione.

Ma qui deve porsi una tanto essenziale quanto lapalissiana distinzione tra i depistaggi; quelli di provenienza e iniziativa individuale, a volte anche di individui non sani di mente – che sovente si sono espressi in forma anonima, e i cui scritti hanno letteralmente occupato più fascicoli degli atti – e quelli di chiara derivazione da organizzazioni od entità similari, che a volte s'è presunto avessero raccordi con centri anche nelle istituzioni, tanto si sono mostrati conoscitori dall'interno e così sapientemente hanno mostrato di dosare vero con falso da raggiungere risultati di non poco periodo. E qui tornano alla mente Sinigaglia, Demarcus, quelli della camorra. E proprio in questi depistaggi devono individuarsi quelli che potrebbero aver avuto origine od appoggi in ambienti vicini agli imputati, ambienti che di certo hanno pilotato non solo l'immane numero di reticenze e false testimonianze, ma anche vere e proprie operazioni di disinformazione o di messaggistica tra partiti avversi, come potrebbero apparire le versioni di Del Re.

Di esse s'è detto e s'è detto in particolare degli agganci con gli ambienti militari, in particolare con il 2° Reparto dello SMA. Certo non v'è prova diretta di disposizioni e pilotaggi da parte degli imputati, ma più indizi inducono a ritenere che essi si mossero in questa direzione.

1.6. Le “riscossioni” in carriera.

Di certo se non prova diretta delle condotte ascritte, elementi da tener comunque presenti ai fini di valutazione generale dei fatti sono quelli relativi alle “brillanti” carriere e ai trasferimenti “proficui” della quasi totalità dei coinvolti.

Bartolucci nell'83 diviene Capo di Stato Maggiore della Difesa; Tascio dapprima Segretario Generale dello stesso Stato Maggiore della Difesa, poi Ispettore generale dell'ITAV, quindi Ispettore Generale dell'Ispettorato Logistico; Melillo dapprima Sottocapo di SMD, quindi allo Shape di Bruxelles. Fiorito De Falco capo del 2° Reparto dell'ITAV e poi del 6° Reparto; quindi nell'87 al S.I.S.MI ove arriva sino alla carica di vice Direttore del S.I.S.MI. Pugliese resta al Gabinetto come vice-capo sino all'84; tra l'84 e l'87 è vice-comandante della 3^a Regione aerea; dall'87 all'agosto 91 Ispettore Generale dell'ITAV; da quell'agosto Direttore Generale dell'Aviazione Civile; Ferracuti, dapprima Addetto militare a Washington, poi Sottocapo di SMA.

Oltre Fiorito De Falco altri vengono trasferiti al S.I.S.MI, tra cui quel colonnello Livi della Legione di Catanzaro, che dalla Calabria raggiunge la

direzione della 1^a Divisione. Così come diversi degli ufficiali dei siti radar vanno chi a Glons in Belgio, chi a Geilenkirchen, come Ballini, Lauretani e Pongiluppi, che in seguito avrà il comando del FOB.

Di contro il progresso dell'inchiesta ha bloccato più speranze di carriera; tra le altre quelle di Tascio, Melillo, Fiorito De Falco e Ferracuti.

1.7. L'omesso rapporto al livello politico.

Come si è scritto, tutti gli imputati del delitto ex art.289, c.p. e 77, c.p.m.p., hanno negato di esser venuti a conoscenza tempestivamente delle informazioni e notizie concernenti le ricerche e le ipotesi sulle cause della caduta del DC9, sui dati esplosivistici e radaristici, così come hanno negato di essere stati a conoscenza di una realtà diversa da quella ufficialmente propalata sulla caduta del MiG libico. E in tal modo ovviamente hanno negato l'essenza della contestazione e cioè di non aver riferito queste cognizioni al livello politico.

In effetti tutto il livello politico, cioè il Gabinetto all'epoca in carica nelle persona del Presidente del Consiglio e dei Ministri a maggiore competenza sui fatti, ha negato di essere stato messo a conoscenza della reale evoluzione dei fatti e delle effettive cognizioni del vertice della FA e del Servizio militare, e quindi ha affermato di avere ignorato la verità. Da cui, una volta provato che quel vertice era in possesso di quelle informazioni, se ne doveva necessariamente desumere che le conoscenze in questione fossero rimaste nell'ambito militare e che quindi anche le conseguenti decisioni fossero state prese a quel livello.

In vero le decisioni prese dai militari sono state di una tale rilevanza e gravità che appare impossibile che lo siano state senza l'avallo di un livello superiore. Celare i rapporti con gli Americani, le ricerche sulle ipotesi, le evidenze radaristiche ? conoscibili e di certo conosciute sin dalle prime ore successive al disastro ?, le evidenze sull'esplosivo, le indagini su ogni relitto recuperato in mare, la data di caduta del MiG, la messinscena del conseguente 18 luglio, non appare credibile. Il livello militare deve averne discusso con un livello superiore nazionale, straniero o internazionale, e deve averne ricevuto il consenso. Anche il prendere tempo con i Libici e così favorire gli Americani per lo studio della macchina di produzione sovietica, come ammesso anche dal generale Arpino in Commissione Stragi, la restituzione del MiG e della salma del pilota alla Libia e l'accettazione della tesi dei Nordafricani, come ammesso dal Ministro Lagorio, anche se

negato ma senza prove dal suo collega Colombo, non possono assolutamente stimarsi decisioni esclusivamente militari. Così come il progetto Notarnicola-Tascio e la chiusura totale sulla scienza radaristica. Così come la chiusura sui dati di maggior rilievo di altri Stati, e la scelta dei Paesi – sì agli Stati Uniti, a Israele, Germania e Gran Bretagna; no alla Francia – per l'esame dei reperti del MiG, appaiono scelte di carattere decisamente politico. Se solo si considera la costituzione e la non breve durata del Working Group presso l'ambasciata americana, non se ne può non dedurre che anche il livello diplomatico e quindi politico americano fossero a conoscenza della problematiche sul disastro. E quindi appare del tutto anomalo che i militari italiani siano riusciti a tener tutto nel proprio ambito. Di certo un livello più alto di quello militare in Italia, poteva essere raggiunto dall'omologo statunitense. E gli stessi canali si sarebbero attivati anche se nella decisione di posdatare la caduta del MiG la decisione fosse stata incredibilmente presa dai soli militari.

E se così è stato, nulla spiega la negativa degli imputati, se non un ferreo senso di malintesa fedeltà a un qualche livello superiore, politico interno o militare e politico esterno; imputati che a rigore di legge e di senso dello Stato avrebbero dovuto ammettere la conoscenza, e parlare di quel livello cui avevano riferito, e ne avevano ricevuto disposizioni ed avalli. Ma essi hanno negato in radice, anche l'evidenza della conoscenza.

Sul piano probatorio però nulla v'è di positivo o concreto in tal senso. Le deduzioni di cui sopra restano solo delle ragionevoli ipotesi. Gli unici che avrebbero potuto riferire in tal senso o sono morti o sono imputati militari. Quindi nulla può venirne in ausilio dell'inchiesta.

Solo un'ultima considerazione: se si collegano Ustica e Bologna, come molti hanno tentato, sotto qualsiasi specie di connessione, di moventi, e finalità, di azione e reazione, di doppio segnale (il primo non inteso, il secondo più forte e chiaro) e si accetta quindi la definizione delle due stragi come messaggi da Stati od organizzazioni al Governo italiano, appare strano anche che tale messaggistica, indipendentemente dai "rapporti" dei vertici dell'AM, non sia stata da alcuno compresa – il che suonerebbe come offesa all'intelligenza dei nostri politici ? o se compresa, mai resa di pubblico dominio.

2. Bartolucci Lamberto.

Il generale Lamberto Bartolucci era, all'epoca dei fatti, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ed ha ricoperto questa carica fino al 13 ottobre 83, per poi assumere l'incarico di capo di Stato Maggiore della Difesa, come s'è scritto, fino al 9 gennaio 86.

In merito alla vicenda di Ustica verrà sentito una prima volta da questa AG in data 21 novembre 86, in qualità di teste. Dopo circa tre anni, l'11 ottobre 89, viene chiamato a testimoniare dinanzi alla Commissione Stragi. In data 27 novembre 90 è sentito nuovamente in qualità di teste dinanzi a questo GI e, dopo la notifica del capo di accusa il 19 maggio 92, viene interrogato in qualità di imputato il 26 maggio ed il 2 giugno successivi. In effetti il 15 maggio 92 fu emesso mandato di comparizione nei confronti del generale Bartolucci per il delitto di attentato agli organi costituzionali in concorso, con il suo sotto capo Ferri e i capi del 2° Reparto Tascio, e del 3° Reparto Melillo. Come già ampiamente illustrato nella premessa relativa agli imputati dello Stato Maggiore, l'art.77 c.p.m.p. in relazione all'art.289 c.p. sanziona penalmente ogni fatto diretto ad impedire ad organi costituzionali, anche temporaneamente, l'esercizio delle loro attribuzioni e prerogative.

Nell'esame testimoniale del 21.11.86, si richiede, come già s'è detto, al generale Bartolucci di fornire delucidazioni in ordine ad alcune circostanze di rilievo, tra le quali: la comunicazione dell'incidente da parte del COP (Centro Operativo di Pace dello SMA); l'attività della Difesa Aerea e l'assenza di tracce significative prossime al DC9 Itavia; lo svolgimento dell'esercitazione simulata denominata "Synadex". Le risposte rese dal teste sono generiche e superficiali, tese evidentemente ad evitare quelle problematiche più gravi che per anni l'inchiesta ha dovuto affrontare.

Si dovrà attendere l'audizione dell'ottobre 89 dinnanzi alla Commissione Stragi per cogliere l'evidente gravità ed il senso delle responsabilità in cui era incorso il generale Bartolucci per effetto del suo incarico di massimo rappresentante della Forza Armata. L'atteggiamento assunto dall'audito nel corso dell'atto in esito ai quesiti posti dalla Commissione suscita evidente perplessità tra gli stessi membri dell'organo parlamentare. Chiamato in quella sede a fornire chiarimenti su gran parte delle circostanze più dubbie, il Bartolucci dichiara continuamente la sua estraneità ai fatti, mostrandosi come ultimo referente di una gerarchia militare piramidale la cui funzione era di fatto meramente di contatto con il livello politico. Anche in questa sede le risposte sono generiche e non circostanziate, denotando nel personaggio un intento di prendere le distanze dalle disposizioni che vennero impartite dallo SMA in merito alla vicenda. Bartolucci tende a marginalizzare il proprio ruolo; lascia intendere che le

decisioni prese nell'ambito di fatti operativi di rilievo erano state adottate a livelli sottostanti dal Sottocapo di Stato Maggiore ovvero dai Capi Reparto. Egli vuole pertanto apparire come il terminale di una serie di situazioni evolutesi nel tempo le quali, una volta acquisite le dovute cognizioni, venivano portate a conoscenza delle autorità politiche di Governo.

In quella sede molteplici gli argomenti sui quali il generale è chiamato a rispondere: il funzionamento della catena operativa; la questione radaristica e gli avvistamenti del 27 giugno 80; l'attività volativa USA; i rapporti S.I.S.MI/SIOS; l'ipotesi del missile; la trasposizione su carta dei dati radar ed altri ancora che comunque costituiscono sviluppi di quegli argomenti cardine. Le risposte fornite dal teste sono però, per più versi, appena sufficienti a tracciare un quadro informativo concernente aspetti di carattere generale. Analogamente le risposte fornite su argomenti di specifico rilievo, nella maggior parte dei casi non sono esaurienti ed il teste frequentemente non esita ad esprimere riserve alla Commissione per far fronte alle domande formulate. Si avverte sin dalle prime battute dell'audizione un atteggiamento di evidente chiusura, che non sfugge alla Commissione, tanto da suscitare indignazione e richiesta di ammonizione per reticenza.

Nell'esame testimoniale del 26.07.91 dinnanzi a questo GI, il generale Mangani riferisce in ordine al contenuto della conversazione telefonica delle ore 21.40Z del 27.06.80 intercorsa tra lui ed il tenente Smelzo: "Il comandante che interloquisce nella conversazione con Smelzo sono sicuramente io ... ritengo di aver riferito a qualcuno quanto era successo nella notte del 27 giugno 80. Dovrei aver riferito a Bari e a Roma. ...A Roma capo di Stato Maggiore era il generale Bartolucci e il suo vice Ferri. Se ho parlato con lo Stato Maggiore, ho parlato con uno di questi due. Non ho ricordo se ho parlato con lo Stato Maggiore, ma sono sicuro di sì ... i rapporti sono stati orali, per telefono. Ritengo di aver parlato sia la sera stessa che l'indomani mattina La mattina successiva ritengo di aver sentito personalmente Bartolucci, al quale ho confermato quanto presumibilmente avevo già detto al COP". Ed ancora ulteriori riferimenti al Capo di Stato Maggiore nell'esame testimoniale del 14.01.92: "...Io sono in rapporti con Bartolucci da diversi anni. Gli ho riferito di sicuro in modo molto informale. Gli ho riferito l'indomani mattina, almeno così ricordo. Come prassi il capo di Stato Maggiore va in ufficio anche di sabato e quindi ritengo di averlo contattato in ufficio".

Ma sul punto, Bartolucci nega di essere stato informato: "Questa ipotesi - nde: dell'esplosione - sicuramente non è stata riferita né a me né allo Stato Maggiore, quando parlo di Stato Maggiore parlo del generale

Ferri, nell'immediatezza; può darsi che ne abbiamo parlato successivamente, ma sono passati molti anni... . Comunque escludo, non lo ricordo, ma escludo che Mangani mi abbia potuto dire una cosa del genere nell'immediatezza" (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 02.06.92).

E qui occorre fare una breve considerazione riguardo al rapporto Mangani-Bartolucci. Non appare plausibile che un comandante di un reparto sul quale grava, suo malgrado, la responsabilità di acquisire nel dettaglio quante più informazioni possibili sull'accaduto, non abbia poi travasato le sue cognizioni - corredate anche da ipotesi verosimilmente possibili in un quadro di concitazione ed allarme generale, quali per l'appunto quelle del generale Mangani - ai vertici dello Stato Maggiore. La stessa considerazione è valida per tutti quegli Enti (ROC, Marsala, Ciampino e ITAV) che in qualsiasi maniera avevano acquisito conoscenze più specifiche sulla vicenda e sui quali gravava doverosamente l'obbligo di far rifluire verso l'alto tutte le notizie utili alle determinazioni dei vertici dell'Arma.

E quindi di certo l'ipotesi dell'esplosione, anche esterna, venne prospettata e quindi seriamente valutata e non considerata una mera voce di corridoio o scambio di opinione, come contrariamente vorrebbe far credere Bartolucci. Se così fosse, mal si attaglierebbero le dichiarazioni rese al riguardo dai testi americani Coe e Mc Bride i quali non esclusero, in prima istanza, anche l'ipotesi del missile quale causa di abbattimento del DC9 Itavia.

Nel corso dell'interrogatorio del 26.05.92 l'imputato prende atto delle testimonianze rese da Lippolis e da Mangani e, nell'affrontare l'argomento della presenza di traffico americano, pone delle riserve sull'esistenza del problema. In tal senso, il passaggio che segue appare eloquente: "Ripeto, queste osservazioni che sono state fatte nei primissimi momenti, qualcuna anche, forse esagerata, visto questo traffico americano che assolutamente non ho capito da chi possa essere, non ho capito proprio leggendo le carte da chi possa essere stato innescato; ma comunque molto giustamente hanno fatto ad appurare, a fare e noi abbiamo continuato chiedendo, quindi tutto giusto".

La telefonata delle ore 20.23Z intercorsa tra il colonnello Fiorito de Falco ed il tenente colonnello Guido Guidi è quindi propedeutica a tutta una serie di iniziative che nel contempo verranno avviate dall'ACC di Ciampino e che di riflesso coinvolgono i siti radar di Martina Franca, Licola, Marsala, ed il COP. Una frenetica attività che comprende anche i tentativi di contatto telefonico verso l'ambasciata USA al fine di verificare l'attività volativa e navale del grande alleato nella zona ed al momento dell'incidente. Le evidenze di ciò, rinvenibili, tra l'altro, nel contenuto delle registrazioni

telefoniche tra siti, sono state sempre oggetto di contestazione agli imputati dello Stato Maggiore.

In effetti nel corso degli interrogatori disposti nei confronti dello “staff” dello Stato Maggiore, si è ritenuto di affrontare in prima analisi la questione del flusso di informazioni acquisito dagli imputati nell’immediatezza dell’incidente al fine di delineare il più compiutamente possibile il quadro delle iniziative e delle decisioni adottate dalle superiori gerarchie dell’AM.

Il generale Bartolucci è stato sentito in merito dalla Commissione Stragi nel corso della predetta ed ha riferito che la notizia lo raggiunse presso la sua abitazione tra le ore 21.30-21.45 “...mi sembra direttamente dall’ufficiale di servizio al COP o da un ufficiale che a sua volta era stato informato dallo stesso COP”; si premurò di chiedere agli enti preposti se risultavano velivoli italiani in volo “...nella preoccupazione di una collisione in volo poiché si trattava di una zona molto chiacchierata”. Analoghi accertamenti vennero fatti nell’immediatezza presso l’Afsouth di Bagnoli “...per quanto riguarda velivoli della 6^a flotta, che, quando sono in alto mare fuori dalle acque internazionali, vanno dove vogliono...”. Bartolucci riferisce che le risposte non tardarono ad arrivare e tutti gli enti interessati esclusero la presenza di attività volativa italiana ed americana nella zona ed al momento dell’incidente. L’accertamento venne svolto sulla scorta delle registrazioni dei radar di Ciampino, Marsala e Licola. Per quanto concerne poi le ipotesi che circolavano negli ambienti dell’AM, Bartolucci colloca quella del missile nel mese di dicembre dell’80 in considerazione degli insistenti riferimenti avanzati in merito dalla stampa. Un’ipotesi che, secondo Bartolucci, era “...da noi considerata non perseguibile, perché non avevamo visto velivoli intorno all’aereo caduto ... tuttavia questa sensibilizzazione sull’ipotesi del missile non c’è mai stata e nessuno si è mai sentito preoccupato”(v. audizione Bartolucci Lamberto, Commissione Stragi 11.10.89).

In sede di interrogatorio del 26.05.92 in questa sede il generale Bartolucci conferma nella sostanza quanto già riferito in sede di audizione presso la Commissione Stragi, non aggiungendo, benché sollecitato nel ricordo, precisazioni. Non ricorda se fu il colonnello Giangrande, ufficiale di servizio al COP, ad avvertirlo. Esclude che nell’immediatezza o comunque la sera del disastro possa essere stato contattato dal COSMA, dal ROC o dall’ITAV. Quando venne chiamato il soccorso era già stato avviato. Aggiunge che quella notte non parlò con Ferri né con Melillo, ma tutto venne rinviato alla mattina seguente.

Nel corso dell'interrogatorio più volte s'è chiesto all'imputato se quella sera o la mattina dopo venne informato della presenza di aerei americani nella zona ed al momento dell'incidente e sulle ipotesi che circolavano sulla caduta del velivolo. Bartolucci ribadisce di essere stato portato a conoscenza dell'esito degli accertamenti svolti sia in ambito AM che presso gli americani sull'attività volativa di quella sera, esito che escludeva qualsiasi coinvolgimento nel disastro aereo.

Dalle dichiarazioni rilasciate da Bartolucci nell'ambito della Commissione Pisano, si evince che detta informazione è stata appresa nella medesima serata proprio a seguito di specifica richiesta che comprendeva anche quella di "sapere eventuale attività aerea alleata, con particolare riferimento a quella USA" (v. dichiarazione Bartolucci Lamberto, Commissione Pisano 26.04.89).

Dopo aver ascoltato la telefonata intercorsa tra il tenente colonnello Guidi ed il colonnello Fiorito de Falco, l'imputato non sembra particolarmente turbato o perplesso, limitandosi a dichiarare di non essere mai stato informato sulle considerazioni e le ipotesi espresse nel corso della conversazione tra i due ufficiali: "...sì, hanno risposto negativamente - nde: con riferimento agli americani - e quello che poi abbiamo saputo è la sintesi degli eventi quando ci sono state dette la mattina, queste proprio non... mai sentite io personalmente, credo che neanche il sottocapo; non so se a livello Stato Maggiore abbiano sentito, ma credo di no".

Posto dinanzi alle evidenze emerse dalle conversazioni telefoniche, gli imputati dello Stato Maggiore hanno tutti concordemente negato quelle circostanze. Una negazione che dura da anni e sulla quale l'Aeronautica Militare ha da sempre preso le distanze, sostenendo che tali notizie, con particolare riferimento a quella concernente il traffico aereo militare americano, sicuramente vennero verificate senza però ottenere alcun riscontro positivo dagli enti della Difesa Aerea e del traffico civile.

Nel prosieguo Bartolucci continua a sostenere che tutta la linea gerarchica era stata doverosamente avvertita ed ognuno, per la parte di competenza, aveva impartito le conseguenti disposizioni. In realtà, le dichiarazioni rese da questo imputato presentano - alla luce delle molteplici evidenze e riscontri, in parte sopra accennati, e meglio descritti nei capitoli di pertinenza - rilevanti incongruenze.

Il generale Bartolucci non ricorda che la Commissione Luzzatti, costituita dal Ministero dei Trasporti, dopo aver esaminato i dati radar di Ciampino, aveva ipotizzato l'esistenza di un oggetto non identificato che aveva attraversato la zona dell'incidente ad alta velocità: un elemento importante, già a conoscenza della stessa al punto tale da far sorgere, in

quegli stessi ambienti, il forte sospetto che il velivolo DC9 Itavia potesse essere stato abbattuto da un missile. Tutto ciò è tra l'altro ampiamente dimostrato dagli atti della Commissione Luzzatti (di primaria importanza la figura del maggiore Mosti, componente della Commissione su indicazione dell'Aeronautica Militare) ove, sin dal 3 luglio dell'80, emerge inequivocabilmente il livello di diffusione di tale ipotesi.

Ma Bartolucci nega di essere stato nei giorni successivi all'incidente, informato sulle diverse interpretazioni dei dati radar che potevano lasciare aperta la possibile presenza di un altro velivolo accanto al DC9 Itavia (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 26.05.92). E, in altro passo dell'interrogatorio testualmente afferma: "Dice, dalla rappresentazione grafica redatta per ordine del colonnello Guidi furono soppressi i dati radar dai quali potesse emergere la presenza di un secondo aereo benché tale circostanza non potesse non essere valutata. Ripeto, tale rappresentazione non fu portata a mia diretta conoscenza. Ritengo neanche a diretta conoscenza dello Stato Maggiore Aeronautica ritengo. Ripeto, se i compilatori di questo tracciato avessero visto nella compilazione delle tracce, seppur lontanamente, sospette, lo avrebbero immediatamente riferito e avrebbero svolto altre azioni; questo ne sono certo" (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 26.05.92).

Una convinzione che si sgretola per effetto delle evidenze emerse dall'attività istruttoria svolta in particolare presso il sito della difesa aerea di Marsala e l'ACC di Ciampino.

Bartolucci quindi nega di aver preso visione della trasposizione grafica dei dati radar di Ciampino che tanto ha fatto discutere in relazione ad una situazione di fatto diversa da quella rilevata, in particolare non riportando i plots -17 e -12. Il materiale esecutore della rappresentazione è stato, come si sa, il colonnello Giorgio Russo che all'epoca rivestiva l'incarico di capo Ufficio Operazioni della RIV il quale, già nell'esame testimoniale del 10.10.91, riferirà che sul tabulato da lui esaminato "dovevano esserci anche i plots -17 e -12, ma essi al tempo non sono stati presi in considerazione, per i motivi detti in precedenza circa l'obiettivo da raggiungere e cioè l'individuazione del punto di caduta dell'aeromobile".

In realtà il punto del disastro era già noto la notte stessa; inoltre sarà lo stesso Russo ad affermare che Bosman - membro della Commissione Luzzatti - nel prendere visione della trasposizione, ipotizzò che poteva esserci un altro aereo con rotta parallela a quella del DC9 nella parte che si vedeva nel grafico. Una dichiarazione importante che riguarda considerazioni espresse, se non nell'immediatezza, alcuni giorni dopo il disastro e che evidentemente non possono essere sfuggite allo stesso vertice

dello Stato Maggiore, probabilmente più preoccupato a controllare ogni elemento di turbativa che potesse adombrare sospetti sull'operato della Forza Armata.

Al riguardo non può farsi a meno di rilevare una circostanza di cui è cenno nel verbale nr.24 del 5 maggio 89 redatto dalla Commissione Interministeriale - istituita dalla Presidenza del Consiglio - la "cd. Commissione Pratis", in occasione dell'audizione del generale Bartolucci. Nel verbale, che riassume sinteticamente l'esito dell'audizione, si accenna anche "all'ipotesi che fosse stato un missile ad abbattere il DC9" e testualmente il redattore del verbale scrive che "il generale ricorda che fu inviato il generale Rana, Presidente del Registro Aeronautico negli Stati Uniti con la registrazione di Fiumicino per meglio indagare sulla verosimiglianza di detta ipotesi".

Il verbale pone quindi in evidenza uno degli aspetti più dibattuti nel corso dell'inchiesta e contestato a Bartolucci. In effetti il generale, contrariamente a quanto da lui sempre sostenuto, ha quindi un ricordo della missione del generale Rana negli Stati Uniti (al punto di essere ricevuto dalla Commissione interministeriale), ove il Presidente del Registro Aeronautico Italiano si recò per acquisire l'autorevole parere della Federal Aviation Agency sui nastri di Ciampino, associandola all'ipotesi di abbattimento del DC9 tramite un missile.

Rispetto alla cennata evidenza, non va, tra l'altro, sottaciuto il fatto che in data 11.10.89 - appena quattro mesi dopo l'audizione dinanzi alla Commissione Pratis - Bartolucci così riferisce in merito alla Commissione Stragi: "Non ho idea di come, quando, perché e chi ha dato a Rana queste "pizze", assolutamente non ho idea; non solo, aggiungo che sono venuto a conoscenza di questo fatto solo di recente quando il generale Santucci ha denunciato il fatto. Il generale Rana non ne aveva mai accennato, eppure veniva spesso da noi".

Una dichiarazione certamente contraddittoria, atteso che il generale Rana non aveva mai fatto mistero sugli esiti della sua missione negli Stati Uniti. Tant'è che sull'argomento si esprimerà anche l'on.le Lagorio nel corso dell'istruttoria, dinanzi a questo GI: "Ho già riferito al magistrato e alla Commissione di inchiesta, alla Commissione Parlamentare che il Ministro Formica, allora Ministro dei Trasporti, incrociandoci in un'aula del Senato dove andavamo, penso sia lui che io a riferire alle Camere su questo incidente, mi disse: guarda che forse dovremmo mettere in conto anche l'ipotesi di un missile. Io gli domandai: tu hai dei riscontri? No, dice, è una voce" ... "successivamente ho saputo, in conseguenza delle, insomma del grande clamore che poi è venuto intorno a tutto il caso Ustica ... che queste,

questo convincimento in, questo sospetto in Formica era venuto da un colloquio con il generale Rana che era, che era ... Presidente del RAI.” (v. esame Lagorio Lelio, GI 16.01.92).

Il generale Bartolucci asserisce poi addirittura di ignorare la costituzione del Working Group e addirittura sembra minimizzarne la portata e quindi gli effetti nel rapporto con la Forza Armata: “Non ero a conoscenza che si fosse costituito questa specie di piccolo comitato...” (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 26.05.92). Confermando così anche lui la scelta di negare, come i gradi inferiori, l’esistenza di questo gruppo di lavoro che era stato a lungo in contatto continuo con il 2° Reparto del suo SMA.

Questa all’origine e la verità sul telex di Cincusnaveur. Bartolucci tenta di dare spiegazioni riguardo all’origine del telex ritenendo che il documento costituisca la risposta delle Autorità americane ad una specifica richiesta avanzata dal generale Ferri a Comairsouth. Ma sul documento, persistono pesanti dubbi, considerato che lo stesso imputato non riesce a chiarire alcuni tra i più evidenti interrogativi: da chi è stato originato e formato il telex; la mancata indicazione degli Enti destinatari (vi è riferimento alla sola ambasciata americana); la assoluta mancanza dell’originale del telex, oltre all’assenza di qualsiasi traccia e riferimento documentale che, tra l’altro, dia contezza sulle modalità di arrivo del telex allo SMA. Al riguardo risponde: “o dall’ambasciata, o questo messaggio è arrivato dall’ambasciata americana e l’ambasciata americana l’ha mandato allo Stato Maggiore Difesa e a noi, o da Comairsouth che ce l’hanno mandato direttamente, ma non so dirle proprio assolutamente (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 02.06.92).

Appare del tutto inconcepibile che il capo di Stato Maggiore non sappia dire la provenienza di uno dei documenti più importanti pervenuti all’AM nel periodo del suo incarico.

Ma l’altra stranezza risiede nelle modalità con le quali è stato informato del fatto l’allora ministro della Difesa, l’on.le Lagorio. Tenuto conto della valenza della notizia in sé, motivi di opportunità avrebbero consigliato la predisposizione di un appunto informativo da parte dello Stato Maggiore; ma Bartolucci non ricorda nemmeno se sia stato redatto. Egli stesso avrebbe provveduto verbalmente a riferire l’esito della verifica americana direttamente al capo del Dicastero: “No, non c’era un appunto scritto, io l’ho riferito a voce, poi non so se è stato fatto un appunto scritto”. Si deve peraltro rilevare che sulla questione Bartolucci mostra una certa insicurezza, atteso che, nel prosieguo delle domande, successivamente così riferisce: “Non so rispondere, non mi ricordo, perché se l’hanno chiesto -

nde: da parte del Gabinetto - l'hanno chiesto al Capo Reparto, quindi...". (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 02.06.92).

Nella fattispecie, l'aspetto più sconcertante da porre in risalto è la continua e persistente impossibilità da parte dell'AM - così come delle parti che con essa interloquivano - di fornire all'AG, che ne aveva fatto richiesta, tutta la documentazione che comprovasse il complesso dei rapporti intrattenuti con gli Americani e con le Autorità politiche di allora, Gabinetto del ministro e Ministero della Difesa. E Bartolucci negli interrogatori del 26.05 e 02.06.92 non sa dare spiegazioni plausibili. In effetti non sa spiegare come mai non sia rimasta traccia documentale, neanche sotto forma di appunto, dei contatti avuti dallo SMA subito dopo l'incidente, sia con gli Americani ed i siti della Difesa Aerea, sia con il Gabinetto del ministro.

Quindi Bartolucci non fornisce dettagli significativi sulle modalità dei rapporti intercorsi con gli Americani né sa fornire una risposta riguardo all'assenza di qualsiasi atto su questi rapporti con le autorità politiche, che, a suo dire, sarebbero state informate non solo verbalmente ma anche tramite informative scritte. Vale il caso di riportare in stralcio quello che Bartolucci riferisce nell'interrogatorio del 26.05.92 dopo le continue contestazioni in ordine al mancato rinvenimento di "files" documentali: "C'è un fatto da considerare, che l'interesse dell'Aeronautica, in questa circostanza, trattandosi di un incidente di velivolo civile, era rivolto semplicemente, ma doverosamente, a vedere se eravamo cointeressati o meno. Una volta che questo fatto è decaduto, ed è caduto abbastanza presto malgrado che le comunicazioni americane siano arrivate dopo, dopo non c'è stato più un interessamento specifico operativo dell'Aeronautica se non per i fatti che ci avevano chiesti". Una dichiarazione quasi pilatesca, che certamente suscita perplessità per i termini con cui si riferisce e si minimizza sull'intera questione. Nel prosieguo dell'interrogatorio, sullo stesso tema, riferisce nel seguente modo: "Non so dare la risposta". Nè sa spiegarsi perché alcuni Ufficiali del SIOS, sullo stesso tema abbiano escluso di aver avuto contatti telefonici con gli Americani sull'intera questione della sciagura, adducendo a motivo che l'incidente non era di loro competenza in quanto trattavasi di velivolo civile, e cioè dando risposte in tutto analoghe alla sua. (v. interrogatori Piccioni Adriano, GI 22.09.92 e Coltelli Claudio, GI 22.09.92).

Ed ancora, Bartolucci non esita a tirarsi fuori dalle evidenti e pesanti responsabilità del suo incarico chiamando in causa anche l'attività intrapresa dal Capo del 3° Reparto, Melillo cioè, il quale, a sua detta, oltre il Sottocapo, interloquiva con il Gabinetto del ministro per aggiornarlo ed informarlo sulla situazione. (v. interrogatori Bartolucci Lamberto, GI 26.05.92 e 02.06.92).

Ciò che impressiona è, ad ogni modo, il continuo atteggiamento di disinteresse che Bartolucci sembra aver mantenuto una volta appresa la notizia del disastro. In realtà le evidenze emerse agli atti del processo pongono in risalto l'incongruenza dell'apparente disinteresse ed asetticità sull'evento che Bartolucci vuol dare ad intendere nel corso dei suoi interrogatori. Un atteggiamento che comunque mal si concilia con l'incarico di Capo di Stato Maggiore, e che si pone in aperta contraddizione rispetto alle affermazioni del generale Melillo. Costui infatti dichiara che fu proprio Bartolucci ad ordinargli un'inchiesta interna allo SMA tesa evidentemente ad accertare la presenza di aerei italiani ed americani la notte del disastro (v. interrogatorio Melillo Corrado, GI 28.02.92). E sul punto Bartolucci arriverà ad affermare che l'inchiesta potrebbe essere stata avviata a sua insaputa dal 3° Reparto. E tutto ciò è ancora più singolare, se si considera che, per sua stessa ammissione, era consuetudine dello Stato Maggiore effettuare ogni mattina un "briefing" tra tutti i Capi Reparto; ma Bartolucci nega di aver partecipato quella mattina al briefing che ovviamente era proprio dedicato alla vicenda del DC9.

V'è da ricordare che vi sono evidenze in senso contrario come le dichiarazioni di Ferri e Melillo. E' certo comunque che Bartolucci diede ordine quel giorno a Melillo di compiere un'inchiesta sul fatto, da concludere entro il 2 luglio successivo. Mentre secondo Bartolucci non venne presa alcuna particolare iniziativa in ambito Forza armata ove si è sempre sostenuto che non era compito dell'Aeronautica Militare proporre o suggerire iniziative volte a confortare le inchieste condotte sia in sede ministeriale dalla cd. "Commissione Luzzatti", sia dall'AG.

Ma lo stesso Bartolucci, nei vari esami ed interrogatori, riferirà sempre che - in relazione alla verifica dell'attività volativa di quella sera - erano stati interpellati i siti della Difesa Aerea di Marsala e Licola: tutti con esito negativo. Una dichiarazione dimostratasi fin da subito criticabile per diversi motivi cui vale la pena di accennare seppur sinteticamente.

In primo luogo l'inchiesta ha purtroppo riscontrato la completa inattendibilità e pertanto la falsità dei dati estrapolati dal DA1 di Licola, documento quest'ultimo mai esibito dall'AM e non rinvenuto, oltre ovviamente ad una serie di circostanze che minano seriamente la credibilità di quel sito sotto il profilo operativo. Analoghe considerazioni valgono per il sito della Difesa Aerea di Marsala i cui registri di sala operativa e di sala computer presentano macroscopiche irregolarità, senza escludere tutte le altre difficoltà incontrate nel corso dell'istruttoria su quel CRAM.

Al riguardo della caduta del MiG in agro di Castelsilano dal brogliaccio sequestrato a Melillo si rileva la sintesi degli interventi attribuiti

a Bartolucci nella nota riunione del 21 luglio “Bart.? Radar dislocati a protezione di aeree e di rotta di provenienza. A BBQ il radar non vede. Alle coperture teoriche vi sono quelli reali, ostacoli e rifrazioni etc. e sono molto lontani”. “Bart. ? con estrema difficoltà abbiamo recuperato la salma”.

Come si evince già da queste sintetiche annotazioni, Bartolucci esprime proprie valutazioni in ordine alle problematiche di maggior rilievo: in primo luogo si rileva l’esigenza, comune a tutti i presenti, di capire come il velivolo possa essere penetrato nello spazio aereo italiano mettendo pertanto in evidenza le carenze e le inadeguatezze dell’apparato di difesa aerea; in secondo luogo, la necessità di offrire alle Autorità di Governo un quadro il più esauriente possibile sulla dinamica dell’incidente che, in effetti, avrebbe potuto sollevare interrogativi e non ingiustificati timori fra l’opinione pubblica.

In tale ottica, gli interventi dei presenti sono finalizzati al confezionamento di una plausibile “verità” che non lasci trapelare alcun nesso di collegamento tra la sciagura di Ustica e quella di Castelsilano. Indicativo, in tal senso, è l’intervento del generale Santovito così come sintetizzato da Melillo: “Santovito - se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale”. Dopo questo intervento seguirà subito quello di Bartolucci il quale appare rassicurare gli stessi presenti turbati da questo e da altri interrogativi: “Bart.- sono in corso progr. Per potenziare e (inc.) soprattutto in quella zona per migliorare le capacità di avvistamento alle basse quote.”

E’ ancora Bartolucci ad essere citato in una delle annotazioni riportate da Melillo nel corso della riunione tenutasi il 22 luglio 80, alle ore 10.15, presso il capo di Gabinetto della Difesa. In quella riunione Bartolucci non è presente, ma Melillo, in relazione all’argomento delle risposte da fornire alle Autorità libiche, annoterà: “Parlarne Capo di S.M.”. E’ evidente che la questione relativa ai contatti con le Autorità libiche è prioritaria, in considerazione delle aspettative cui tendono non solo questi ultimi (connesse ad una sollecita definizione della vicenda in tempi brevi) ma anche la stessa AM interessata ad esaminare la tecnologia del velivolo e stranamente alla salma del pilota per la relativa autopsia.

I giorni che seguirono la scoperta del MiG23 libico sono quindi anch’essi densi di avvenimenti e di episodi mai chiariti. Occorre infatti rilevare che proprio in quel periodo risulta un’intensa attività volativa dell’84° Gruppo SAR (Search and Rescue) di Brindisi che stranamente riguarda località prossime al luogo di caduta del velivolo libico. In tal senso è sufficiente osservare le registrazioni effettuate sul registro dei voli del predetto Gruppo SAR nel mese di luglio 80. Risulta di particolare interesse

il volo effettuato da Gioia del Colle a Jacotenente dal generale Bartolucci unitamente ad uno staff di tutto rispetto, composto dai generali Piccio e Mangani, dal colonnello Tonini e dal maresciallo Di Chio. Riguardo a tale attività, questo GI ha escusso il capo equipaggio, nonché comandante del SAR dell'Aeroporto di Brindisi, tenente colonnello Verrenti Pietro che, pur ricordando di aver trasportato presso il sito di Jacotenente il generale Bartolucci ed i suoi collaboratori il 9 luglio 80, non ha rilasciato affermazioni che potessero ricostruire i motivi di quella missione. (v. esame Verrenti Pietro, GI 17.01.96)

Inoltre, riguardo il medesimo volo, questo Ufficio ha citato anche il sottufficiale specialista, maresciallo Di Chio che in merito ha ricordato che "...in quella occasione vi era una festa o una specie di cerimonia, che non so precisare giacché io restai all'elicottero". (v. esame Di Chio Giacomo, GI 24.01.96)

E' opportuno ricordare che il sito di Jacotenente ha destato una particolare attenzione da parte di questo GI in quanto era sede del 31° Centro Radar dell'Aeronautica Militare. Il Centro, sotto il profilo funzionale dipendeva dal 3° ROC/SOC di Martina Franca e sotto quello gerarchico, dalla 3ª Regione Aerea. Il radar di Jacotenente era collegato con i radar dell'AM del 3° ROC/SOC di Martina Franca, Potenza Picena, Pescara, Licola, Marsala ed Otranto. Il sito è stato interessato all'inchiesta di Ustica sia per la caduta del DC9 Itavia che per il MiG23 libico. Riguardo l'incivolo del DC9, agli atti di questo Ufficio, vi è traccia di registrazioni telefoniche intercorse tra il CRAM di Jacotenente ed i siti di Marsala e Martina Franca in merito al passaggio di una traccia. Invece, per quanto riguarda la caduta del velivolo libico a Castelsilano, il sito è stato interessato sia per l'errata identificazione "friendly" e non "x-ray" della traccia LJ054 da Sud verso Nord che scompariva sulla Sila, che per l'eventuale effettuazione di riduzione dati e trasposizione su cartina della traccia del velivolo libico. Pertanto, la presenza di un nutrito gruppo di ufficiali dell'Aeronautica Militare, compreso il vertice della Forza Armata proprio presso il radar di Jacotenente pochi giorni prima della data convenzionale di rinvenimento del MiG libico, non contribuisce certamente a dissipare i sospetti sull'incerta attività svolta dalla Forza Armata in relazione alla caduta del velivolo straniero.

Inoltre, merita una particolare osservazione anche l'attività volativa svolta il giorno 03.07.80 dal comandante dell'aeroporto di Brindisi, tenente colonnello Verrenti Pietro e dal capitano Supicich Renato che a bordo di un AB204 partirono da Gioia del Colle per Montescuro, trasportando anche in

questa occasione alti ufficiali dell'AM come il generale Amaldi, il colonnello Boemio, il tenente colonnello Giuliani ed il maresciallo Di Chio.

Nell'ambito dell'attività del 31° Gruppo va sottolineata l'attività di volo del capitano Supicich che proprio nel luglio dell'80 effettuò ben tre voli su Montescuro compresa la cennata missione del giorno tre, mentre le registrazioni di volo dell'ufficiale annoverano un solo volo verso quella località calabra per tutto il periodo precedente e successivo al mese di luglio 80, a partire dal 1956 e fino al 1996. (v. informativa G.di F. 19.04.96).

A fronte di questa situazione documentale si richiama l'attenzione sulle dichiarazioni rilasciate da Supicich (v. esame Supicich Renato, GI 17.01.96) che invece nella prima escussione testimoniale afferma di essersi recato quasi ogni anno con l'elicottero a Montescuro spesso per attività addestrative. In una successiva testimonianza il pilota si corregge affermando di essersi sbagliato nel riferire che si recava a Montescuro ogni anno con l'elicottero poiché in effetti raggiungeva la località silana, per il previsto addestramento, con la propria autovettura e famiglia al seguito. (v. esame Supicich Renato, GI 17.05.96)

Pertanto la discordanza tra le registrazioni di volo e la prima versione testimoniale poteva far emergere una palese discrasia tra le effettive attività volative e le relative registrazioni burocratiche e dunque far ritenere che, per quanto obbligatorie, le registrazioni di volo nella prassi molto spesso non collimino con i voli realmente svolti.

Ma la successiva e "provvida" ritrattazione - perché di tale circostanza si tratta, in quanto vi è una sostanziale differenza tra l'affermazione di aver volato ogni anno su Montescuro ed il dichiarare di essersi recato in quella località in auto con famiglia - non determina una ulteriore valutazione su tale, non lieve, problematica.

Tutta un'attività, quella fin qui premessa, che sottende l'informazione e la più completa cognizione al vertice dello Stato Maggiore Aeronautica.

La difesa del generale Bartolucci, in relazione alle contestazioni sul contenuto delle telefonate la sera del disastro presso i centri del Traffico Aereo e della Difesa Aerea si è basata principalmente sul fatto che non v'è alcuna comunicazione direttamente o indirettamente ad esso riferita e comunque non risulta documentazione che provi il trasferimento delle notizie direttamente all'imputato. Ma ciò non toglie che Bartolucci sia venuto a conoscenza dei fatti contestati. Questa cognizione è chiaramente dimostrata dai successivi accertamenti, richiesti sin dall'indomani mattina, il 28 giugno, proprio da Bartolucci. L'imputato esclude di aver dato disposizioni al generale Melillo, la mattina del 28 giugno, di espletare

accertamenti presso i siti della Difesa Aerea e del Traffico Aereo, ma che in quella occasione si trattò di una iniziativa del 3° Reparto, ricadente nella sua competenza. Melillo al contrario, lo si ricordi, ha escluso che si trattasse di una inchiesta, ma soltanto una semplice verifica, delegatagli però proprio da Bartolucci.

Bartolucci sostiene, sempre nella memoria difensiva, che nella richiesta concernente i dati della Difesa Aerea v'erano anche quelli di Ferrara, poiché il velivolo DC9 Itavia era partito da Bologna e quindi quel sito era stato il primo di Difesa Aerea a seguire e controllare il volo. V'è da dire che i dati riferiti al sito di Ferrara meglio conosciuto come 11° CRAM di Poggio Renatico, non erano stati inseriti nel telex di Martina Franca al fine di ricostruire il percorso del DC9 Itavia, come sostiene l'imputato, ma solo perché nell'arco della notte era stato accertato dal capo controllore del SOC di Martina Franca, capitano Patroni Griffi, l'inesistenza della traccia LK477 - attribuita al DC9 - presso il sito originatore di Potenza Picena e quindi era stato inviato il plottaggio della vera traccia del DC9 Itavia, cioè la LE157, desunta dalla riduzione dati effettuata a Ferrara e riportata anche nel telex del 28 giugno. Tra l'altro i dati riportati nel telex da Martina Franca erano inattendibili e fuorvianti - LK477 correlata al DC9 inesistente, altro velivolo senza alcuna identificazione nello stesso periodo del volo del DC9 - dati di cui attenti esperti di Difesa Aerea, quali erano sia Bartolucci che gli altri suoi stretti collaboratori dello Stato Maggiore, nel caso specifico Melillo, dovevano rendersi conto, e quindi dispone accertamenti e approfondimenti. Chi meglio di questi personaggi dello Stato Maggiore poteva riferire sia al Governo che alla Magistratura sui dati della Difesa Aerea; anche perché nella commissione Luzzatti, l'unico appartenente alla Forza Armata - il maggiore Mosti - era un esperto di traffico aereo e non di difesa aerea? Si deve altresì sottolineare, quanto alla traccia LK477, di cui il SOC di Martina Franca aveva accertato l'inesistenza sin dalla notte dell'incidente, che essa è stata indicata dall'Aeronautica sino all'ottobre 1989 come quella del DC9 Itavia.

In relazione alla contestazione del PM sul ruolo avuto dal maggiore Mosti, Bartolucci rigetta l'affermazione secondo cui egli e lo SMA abbiano avuto contatti con gli esperti americani Lund e Pontecorvo; ed afferma che Mosti non rappresentava l'AM e non fece rapporti e nè riferì mai alla Forza Armata le tesi in discussione presso la Luzzatti. Questa affermazione appare insostenibile se solo si considera che la nomina di Mosti, avvenuta il 28 giugno, fu voluta proprio dallo SMA, con messaggio a firma di Melillo. Anche se non sono stati rinvenuti appunti che mostrino contatti diretti con gli imputati - contatti che non si potevano verificare, dato il netto distacco

gerarchico; Mosti appena al primo grado di ufficiale superiore, maggiore, mentre gli imputati tutti generali – è presumibile un rapporto per via gerarchica. Quest'Ufficio ritiene perciò plausibile l'accusa e cioè che le notizie Mosti comunque le ha trasferite ai suoi superiori gerarchici, all'ITAV, e che qui siano state versate allo Stato Maggiore.

Sul messaggio Cincusnaveur Bartolucci afferma che ebbe contatti non con gli USA tramite ambasciata, ma con il Comando delle Forze Aeree del Sud Europa di Bagnoli, nella persona del generale Bagatti, e che la riposta a tali richieste è poi pervenuta attraverso il messaggio Cincusnaveur. Melillo al contrario afferma che il messaggio è pervenuto dall'ambasciata USA in Roma attraverso l'interessamento del 2° Reparto SIOS. Tascio esclude ogni intervento del suo Reparto in merito all'inoltro di questo messaggio. Appare evidente la contraddizione in cui cade l'imputato. La disamina del messaggio Cincusnaveur è già meglio descritta nella premessa relativa alle memorie difensive dei quattro imputati dello Stato Maggiore.

Altro episodio, in cui v'è contrasto tra gli imputati, riguarda il plotting di Ciampino. Bartolucci esclude che ne abbia preso visione e addirittura che sia pervenuto allo SMA. Melillo sostiene che il plotting è stato visionato dal suo 5° Ufficio, e che quindi è pervenuto allo SMA, ma di non averlo portato in visione ai suoi superiori; presume che a mostrarlo a Bartolucci sia stato il responsabile dell'ITAV generale Fazzino. Quest'ultimo, però, ha sempre escluso una condotta del genere.

In relazione alle contestazioni sulle carenze e manipolazioni documentali, Bartolucci afferma di aver dato ordini, dopo l'incidente, di mettere a disposizione della magistratura e della Commissione Luzzatti tutto quanto veniva richiesto. Esclude, precisando che non v'è alcuna prova, di aver dato disposizioni per manipolare o distruggere documenti o nastri telefonici e radar. Sottolinea che non può essere dichiarato responsabile di inosservanza a richieste della Magistratura formulate dopo molti anni dall'evento, dopo che egli e gli altri imputati avevano lasciato gli incarichi allo Stato Maggiore; ritiene che se le richieste fossero pervenute tempestivamente, sarebbero state esaudite. V'è da dire che le responsabilità dello Stato Maggiore Bartolucci nel ritardare, nel limitare e nell'omettere la consegna della documentazione richiesta dalla magistratura e dalla Commissione Luzzatti è ampiamente dimostrata. La disamina di questi comportamenti è meglio riferita nella premessa relativa alle memorie difensive presentate dagli imputati.

Bartolucci esclude anche di essere stato avvisato da Mangani dell'ipotesi dell'esplosione interna la mattina del 28 giugno, ma di esserne

venuto a conoscenza molto tempo dopo, una non specificando l'esatto periodo, durante un evento conviviale. Appare evidente come l'imputato non possa fare a meno di ammettere che quella notizia sia venuta a sua conoscenza, ma, non essendovi prove documentali, colloca questo episodio in altro periodo, indicando da un lato un ricordo preciso, dall'altro dando risposta evasiva, sottraendosi in questo modo alla contestazione di sue responsabilità per mancata comunicazione alle autorità di Governo prima del 10 luglio 80 (relazione di Lagorio al Senato).

Bartolucci definisce la vicenda relativa al sopralluogo a Boccadifalco di Bomprezzi e Argiolas del 4 luglio 80 come "una prassi assolutamente normale" e nella sua memoria difensiva impegna solo quattro righe. E' inaccettabile una giustificazione in tal senso, perché il vero scopo di questa missione, scoperto solo nel '95 con il sequestro degli appunti e dell'agenda di Argiolas, appare diverso. Dall'esito della missione non fu riferito ad alcuno, nemmeno allo Stato Maggiore Difesa né a quest'Ufficio nelle lettere del 20 e 23 dicembre 80. La missione di quel personale non risulta indicata in nessun certificato di viaggio di quel periodo; alcuni reperti, visionati il 4 luglio 80 e indicati nella relazione dopo il sopralluogo, non sono stati più rinvenuti.

Bartolucci, come per la missione del 4 luglio, ridimensiona le contestazioni relative al sopralluogo a Boccadifalco di Sidoti e Bomprezzi il 12 agosto 80, definendo anch'essa come una missione di routine e non, come evidenziato dal PM, di eccezionale solerzia. E' inaccettabile la tesi difensiva, perché lo scopo di Ferri era di accertare attraverso i due maggiori esperti dello Stato Maggiore, il colonnello Bomprezzi - tra l'altro in quel periodo reggente ad interim del 2° Reparto ed esperto di reperti aeronautici - , e il colonnello Sidoti - capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto che gestiva e curava tutte le indagini su incidenti aerei e anch'esso al pari del suo collega esperto di reperti aeronautici - la vera natura del reperto aeronautico segnalato dalla 3^a Regione Aerea di Bari e rinvenuto in una località prossima all'incidente del DC9 Itavia, nel basso Tirreno. Le missioni di routine non erano affidate ai capi Ufficio ma ad ufficiali subalterni; in questa occasione quindi vi è stata una disposizione ben precisa di Ferri determinata dall'importanza dell'accertamento; a prescindere dai risultati poi conseguiti.

L'imputato sostiene poi che non sono stati inseriti elementi falsi e fuorvianti nella lettera predisposta il 20 dicembre 80 per lo Stato Maggiore Difesa a firma di Ferri. Si è invece accertato che nella lettera erano riportate notizie di tal genere - cambio del nastro a Marsala per dimostrazione al

personale, mentre nella realtà il cambio fu effettuato per l'esercitazione Synadex ; esistenza di dati radar del sito di Siracusa dei quali non è stata mai trovata alcuna traccia documentale né allo Stato Maggiore né presso i centri periferici competenti; parziali notizie sull'aero-bersaglio rinvenuto ad Acquadolci (ME) il 20 settembre 80; completa omissione del plotting di Ciampino.

Bartolucci esclude quindi che il Direttore del S.I.S.MI, generale Santovito, nel corso della riunione allo Stato Maggiore Difesa, il 21 luglio 80, avesse fatto un accostamento tra DC9 e MiG libico. Questa contestazione trae origine, come s'è visto dagli appunti scritti nell'agenda brogliaccio dal generale Melillo proprio sotto quel 21 luglio 80, in cui vengono riportati in breve gli interventi dei partecipanti alla riunione, tra i quali appunto v'erano sia Bartolucci che Santovito. La veridicità di questi appunti non è stata messa mai in discussione da alcuno, tanto meno dall'autore.

In relazione al punto concernente riferita l'inchiesta condotta dal 3° Reparto che incluse fra le indagini l'interrogatorio ai controllori di Ciampino, sulla base dell'appunto del tenente colonnello Argiolas, v'è da dire che effettivamente, sulla scorta di quanto scritto nell'appunto citato, quel personale fu sentito dalla Commissione Luzzatti e non dallo Stato Maggiore.

Bartolucci sostiene infine di non aver predisposto documenti per il Ministro della Difesa per la riunione del CIIS del 19 dicembre 80. Su questa vicenda non sono stati trovati documenti che possano confermare quest'attività. Il PM ha argomentato che la dichiarazione di Lagorio il 19 dicembre 80 al CIIS discendesse da attività del generale Melillo, perché costui proprio in quel periodo, tra il 17 dicembre e 18 dicembre, come risulta nella sua agenda brogliaccio sequestrata nel settembre 95, aveva predisposto una bozza di lettera, che poi viene riportata ufficialmente solo il 20 dicembre 80. Ma è anche vero che l'intervento di Lagorio, il 19 dicembre, è così breve che difficilmente si può ricollegare ad appunto od informativa dello Stato Maggiore.

La quasi totalità delle discolpe, in conclusione appare inaccettabile. Resta perciò a carico dell'imputato, anche per quando detta nella premessa comune a tutti i generali del suo Stato Maggiore, la condotta contestatagli; condotta che sarà definita come motivata nella parte in diritto. Conseguentemente per l'imputazione ascrittagli Bartolucci deve, apparendo gli elementi di prova raccolti sufficienti a determinare, all'esito dell'istruttoria dibattimentale, la sua condanna, essere rinviato a giudizio.

3. Ferri Franco.

Il generale di Squadra Aerea Ferri Franco, in congedo per limiti d'età dal 9 luglio 83, nel 1980 rivestiva l'incarico di sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

L'imputazione a suo carico - egli è stato escusso in qualità di teste il 16.11.84 e il 21.02.91, interrogato come imputato il 27.05. e 24.06.92 - è stata sin dal 21.12.91 quella comune a Bartolucci e quindi a Tascio e Melillo, e cioè l'addebito del delitto di cui agli artt.81 cpv., 110, 289 del c.p. e 77 del c.p. militare di pace come già specificato.

Il generale Ferri ha sempre sostenuto di non ricordare se venne avvisato la sera stessa dell'incidente o l'indomani mattina e chi fosse stato a riferirgli: se il capo Ufficio Operazioni, Arpino, il capo del 3° Reparto, Melillo, o il personale in servizio al COP. Così come non ricorda della riunione dei Capi Reparto dello Stato Maggiore, la mattina del 28 giugno 80 a cui egli partecipò, riunione che ebbe per oggetto proprio la caduta del DC9.(v. interrogatorio Ferri Franco, GI 27.05.92).

Il Ferri nega di essere stato mai reso edotto dello stato di allarme determinatosi nell'ambito dell'AM dopo la scomparsa del DC9 ed in particolare della segnalazione di traffico americano e dei contatti intercorsi con l'ambasciata americana. Dopo aver ascoltato la registrazione della telefonata intercorsa alle ore 20.23Z del 27.06.80 tra il colonnello Fiorito De Falco e il tenente colonnello Guido Guidi, così riferisce nell'interrogatorio: "di questa telefonata io sono assolutamente all'oscuro, nessuno a livello superiore ha riportato queste ipotesi o queste opinioni o questi dubbi o queste possibilità intraviste tra il Fiorito e il Guidi" (v. interrogatorio Ferri Franco, GI 27.05.92). Afferma che nessuno gli ha mai riportato la notizia di traffico o esercitazione di velivoli americani la sera dell'incidente. Ammette di aver dato disposizione, la mattina del 28 giugno, al generale Melillo di interpellare i Comandi NATO sulla presenza di aerei americani nonché di conoscere le risultanze dei Centri radar della Difesa Aerea nazionale. L'interpello di chiedere notizie ai Comandi NATO viene così spiegato dal Ferri: "chiederemo ugualmente ai Comandi NATO in quanto poteva essere coinvolta la 6^a Flotta che, essendo a status nazionale e quindi non era assegnata prevalentemente alla NATO, aveva maggiore libertà" (v. interrogatorio Ferri Franco, GI 27.05.92). E' singolare il fatto che il generale Ferri non sappia spiegare, asserendo di non esserne a conoscenza, l'attivismo dell'ufficio dell'Addetto militare dell'ambasciata americana già a partire dal mattino del sabato 28 giugno 80. Nell'atto in cui gli viene

contestata questa sua ignoranza, nel corso dell'interrogatorio del 27 maggio 92, è lui invece che si pone e pone delle domande per conoscere chi diede l'input all'ambasciata ed una volta appreso che l'Addetto militare dell'epoca, colonnello Biankino, era deceduto e non era stato mai sentito in merito all'incidente del DC9 Itavia, afferma di non aver mai parlato con l'ambasciata americana. Ammette solo che l'unico suo contatto per avere notizie dagli "Americani" sulla presenza di velivoli la sera del 27 giugno 1980 fu quello di sollecitare personalmente, nei giorni immediatamente dopo l'incidente, il generale di Divisione Aerea Franco Bagatti - vice comandante di AIRSOUTH - presso la sede NATO di Bagnoli. Si ricordi che il generale Bagatti il 7 luglio 80 viene nominato vice comandante della 2^a Regione Aerea. Ferri ha sempre affermato di essere venuto a conoscenza della risposta negativa degli americani, sulla presenza di velivoli la sera dell'incidente, il 3 luglio 80 attraverso il messaggio originato da Cincusnaveur, e, sempre in pari data, di aver preso visione del messaggio in questione. Le dichiarazioni del Ferri non sono accettabili. Infatti mentre da un lato dichiara quanto già descritto, dall'altro non conosce né sa spiegare come sia pervenuta la fotocopia, perché di fotocopia si tratta, giacché lo SMA non è inserito tra i destinatari del messaggio di Cincusnaveur. E' inverosimile che il sottocapo di Stato Maggiore ne affermi l'esistenza e la presa visione, e poi non sia in grado di fornire spiegazioni sulla ricezione di un documento di siffatta importanza. Sono altresì contraddittorie le dichiarazioni dei capi del 2° e 3° Reparto, cioè Tascio e Melillo - si ricordi che gli stessi dipendevano direttamente da Ferri - poiché il primo afferma di non aver mai richiesto ufficialmente né ricevuto per le vie brevi la copia del messaggio in argomento dagli "Americani", in questo caso l'Addetto militare USA a Roma, e quindi di non aver mai consegnato il documento al 3° Reparto; mentre il secondo afferma di averne ricevuto la copia dal 2° Reparto. Il generale Melillo altresì è colui che ha predisposto nel dicembre 80 la oramai più che nota copia conforme del messaggio, depurata da indirizzi, mese ed anno, allegata poi alle note del 20 e 23 dicembre 80 indirizzate allo Stato Maggiore Difesa con missiva a firma del generale Ferri e al PM di Roma con missiva a firma del generale Tascio. Anche in questo caso il Ferri si assume la responsabilità dell'inoltro della copia conforme in disamina senza indirizzi e gruppo data orario, ma non è in grado di dare spiegazioni in merito, perché a suo parere era più importante il contenuto del messaggio che indicava la non presenza di velivoli americani nella zona dell'incidente che il resto. Questa vicenda, così come si è potuto accertare, è alquanto singolare, ma un dato è certo: sia il Ferri che i due capi reparto, Melillo e Tascio, hanno fornito dichiarazioni palesemente reticenti per

nascondere fatti e circostanze emersi, precipuamente dalle dichiarazioni rese dagli addetti dell'epoca presso l'ambasciata americana in Roma.

Il generale Ferri ha dichiarato di aver visionato i dati trasmessi dal 3° ROC di Martina Franca riproducenti il traffico aereo nella zona dell'incidente, la mattina del 29 giugno, relativi ai siti della Difesa Aerea di Ferrara, Licola e Marsala. Ha precisato che gli furono portati e spiegati nel loro contenuto da Melillo. Questi gli assicurò che non vi erano elementi perché si effettuassero ulteriori approfondimenti. Orbene questo documento, come quello di Cincusnaveur, non risulta mai essere stato protocollato in arrivo allo Stato Maggiore, cioè al COP o al 3° Reparto cui appunto era indirizzato. Altresì è stato accertato, nel gennaio 96, che il messaggio in origine, cioè al 3° ROC, non risulta essere stato mai formato. Infatti il protocollo è inesistente e la numerazione in esso riportata, SOC/A/0215, non corrisponde al periodo di inoltro, cioè il giugno 1980 che invece era SOC/A/1671. Non è stata trovata la copia del messaggio né ovviamente risulta la sua distruzione, in quanto come già detto, non è stato mai originato attraverso un protocollo al 3° ROC. Lo Stato Maggiore aveva messo in circolazione il messaggio, trasmettendone fotocopia alla Commissione Stragi ed allo Stato Maggiore Difesa dal 1988. Quest'Ufficio ne viene in possesso, della fotocopia, attraverso il generale Mangani, Comandante del 3° ROC nel 1980, che lo esibisce all'atto del suo esame testimoniale nel giugno 89. Solo nel luglio 95, dopo che erano state effettuate esplicite richieste allo Stato Maggiore per la consegna del documento in originale, casualmente veniva rinvenuta, tra varia documentazione, in una cartella del 2° Ufficio del 3° Reparto, il messaggio originale pervenuto per telescrivente la sera del 28 giugno 80. Il documento in questione comunque non risultava né protocollato al 3° Reparto né registrato sul brogliaccio dell'ufficiale di servizio al COP, il quale aveva l'obbligo di annotare tutti i messaggi provenienti da altri Comandi ed in particolar modo questo, anche perché era specificatamente indirizzato al COP. Il messaggio conteneva le battute con orari e posizione del DC9 Itavia seguito dall'11° CRAM di Ferrara dalle 18.25Z alle 18.46Z e quelli registrati dai siti di Licola e Marsala, nonché quelli del volo Tripoli - Roma sempre riferiti all'avvistamento di Licola e Marsala. Il termine condizionale "potrebbe" è chiaramente specificato nel messaggio nei dati relativi al plottaggio di Licola e Marsala. Pertanto il generale Ferri, che come già detto ha dichiarato di aver preso visione del messaggio, doveva quanto meno nutrire qualche perplessità sulla correttezza dei dati forniti e quindi richiedere ulteriori accertamenti. In effetti si doveva sicuramente approfondire il plottaggio relativo al velivolo "senza identificazione", così viene indicato nel messaggio, che aveva la stessa rotta

del DC9 Itavia avvistato dal sito di Licola alle 19.04Z e non dal sito di Marsala. Si ricordi che il numero di traccia attribuito da Licola al DC9 nel messaggio, cioè LK477, è risultato inesistente. Questa certezza si aveva sin dalla notte del 27 giugno 80 ed era stata comunicata al capo controllore del 3° ROC.

Il generale Ferri nega di aver mai visto il plottaggio redatto dal tenente colonnello Russo Giorgio dell'ACC di Ciampino la mattina del 28 giugno 80 (v. interrogatorio Ferri Franco, GI 27.05.92). E' stato invece accertato che il plottaggio fu portato in visione allo Stato Maggiore. Il Ferri nella dichiarazione del 26 aprile 89, alla Commissione Pisano, in merito riferisce: "non sono apparsi attendibili, nel senso che non sono risultati corrispondenti a tracce reali, i plots riportati dal radar Marconi del traffico aereo. Tali plots potrebbero invece corrispondere ad echi anomali od a parti del velivolo incidentato". Pertanto egli mente quando afferma di non aver visto i dati radar di Ciampino o addirittura che nessuno dei capi reparto gliene abbia mai parlato. Sullo specifico argomento nell'interrogatorio del maggio 92 dichiara che i dati radar di Ciampino con la presenza di plots anomali li ha letti sul giornale nel dicembre 80 prima che venisse predisposta la nota lettera del 20 dicembre a sua firma. Contestatogli il fatto che comunque il plottaggio di Ciampino lo Stato Maggiore poteva acquisirlo in qualunque momento perché esisteva copia del nastro (v. le dichiarazioni di Fiorito De Falco, esame GI 16.10.90), il Ferri rispondeva di non essere a conoscenza della esistenza di questa copia e di apprendere per la prima volta, cioè in sede d'interrogatorio, questa notizia. Contestata la circostanza di non aver preso in considerazione i dati di Ciampino, il Ferri dichiara che furono considerati soddisfacenti i dati della Difesa Aerea anche perché sia i centri radar che il 3° ROC avevano sempre confermato di non aver visto nulla di anomalo intorno al DC9 Itavia (v. interrogatorio Ferri Franco, GI 27.05.92). Si ricordi che la documentazione della Difesa Aerea preparata la mattina del 28 giugno 80 dal 3° ROC e dal 35° CRAM di Marsala per lo Stato Maggiore non è stata mai rinvenuta né ne risulta alcuna traccia sui registri di protocollo di quei Comandi AM. Infatti oltre al già menzionato messaggio del ROC, la mattina del 28 giugno 80 fu inviata dal Centro Radar di Marsala una dettagliata relazione per il Ministro della Difesa, mai rinvenuta, la quale ovviamente doveva pervenire al Dicastero attraverso lo Stato Maggiore (v. esame Ballini Adulio, PM Marsala 17.11.80). Ad altra contestazione sul fatto che lo Stato Maggiore avesse comunicato al Ministro della Difesa, Lagorio, che i dati di Ciampino non erano stati interpretati perché non erano nella sua disponibilità (v. esame Lagorio Lelio, GI 10.10.97), Ferri risponde di non essersi mai lamentato della mancanza dei dati di Ciampino con il

Ministro e che in quel periodo non lo aveva mai visto nè sentito (v. interrogatorio Ferri Franco, GI 27.05.92).

In relazione alla missione all'aeroporto di Palermo Boccadifalco di Bomprezzi e Argiolas il 4 luglio 80, il Ferri ha dichiarato che l'incarico fu disposto da lui per accertare se vi fossero relitti da associare ad eventuali velivoli non italiani. Ricorda che i predetti gli riferirono che molti reperti si trovavano già custoditi all'interno di casse e in merito precisa che fu redatto un rapporto inviato oltre allo Stato Maggiore anche al S.I.S.MI (v. interrogatorio Ferri Franco, GI 24.06.92). Innanzitutto si deve dire che questa missione non trova riscontro in emissioni di certificati di viaggio in data 4 luglio 80 nè successivamente. Come scrive Argiolas, nella sua relazione il 9 luglio 80, la missione era "assolutamente riservata" con lo scopo di verificare se tutti i materiali recuperati appartenevano al DC9 Itavia. Quanto riportato sia nella relazione di Argiolas che nelle dichiarazioni rese dal generale Ferri non è veritiero. E ciò sulla scorta delle annotazioni riportate nell'agenda del colonnello Argiolas (v. sequestro del 7.12.95) dove sotto la data del 3 luglio 80 così è scritto: "Melillo - devo andare domani a Punta Raisi con ufficiale SIOS per verificare attendibilità notizie di possibile collisione con velivolo americano (trovato seggiolino eiettabile di F 4 - Bomprezzi)". Questa annotazione mette ancora una volta in evidenza la totale chiusura del generale Ferri, il quale nega che gli sia stata mai riportata la notizia di traffico americano la sera dell'incidente. E ciò quando egli stesso ordina una missione per verificare la collisione con un velivolo americano. E di questa missione nulla emerge sia nella relazione di Argiolas, vistata da Ferri l'11 luglio 80, sia nella relazione predisposta dal 2° Reparto SIOS ed inviata il 9 agosto al S.I.S.MI e al Gabinetto del Ministro all'attenzione del generale Pugliese.

Lo Stato Maggiore in quel periodo è molto attento alle segnalazioni di ritrovamenti di materiale di provenienza americana, rinvenuto o segnalato nella zona e in prossimità dell'incidente. Tant'è vero che proprio il 12 agosto 80, il generale Ferri, ordina al reggente del SIOS in quel periodo, colonnello Bomprezzi - il generale Tascio si trovava in ferie per tutto il mese di agosto - e al Capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, colonnello Sidoti, cioè i due massimi responsabili a livello di Stato Maggiore in materia di incidenti di volo e conoscitori di materiale aeronautico, di raggiungere la Sicilia per l'esame di un casco di volo rinvenuto nelle acque in prossimità della località Isola delle Femmine (PA). Questa vicenda non è stata mai collegata dallo Stato Maggiore con l'incidente del DC9 Itavia. Altresì è a dir poco strana la circostanza che il Bomprezzi nel predisporre la relazione per il generale Ferri, il 19.08.80, indichi in oggetto "rinvenimento

materiale di interesse” e poi nel corpo della relazione descrive il reperto in modo alquanto semplicistico, come un casco protettivo ed antirumore in dotazione al personale USA, smarrito o abbandonato in data non remota. Misteriosa rimane anche la circostanza di come poi il casco sia finito tra i reperti del MiG23 libico. Sia Sidoti che Bomprezzi hanno dichiarato di non ricordare tale missione facendo parziali ammissioni solo di fronte all’evidenza documentale, certificati di viaggio e relazione. Ferri a sua volta nulla ricorda dell’episodio che pure per la qualità degli ufficiali inviati a Palermo per visionare un singolo reperto si inserisce in quella intensa quanto informale attività di ricerca svolta dallo Stato Maggiore per verificare un coinvolgimento di velivoli americani. Il Ferri, spontaneamente, nell’interrogatorio del 24.06.92, dopo aver preso visione della relazione di Bomprezzi del 19 agosto 80, dichiara che in quel periodo v’era molto allarmismo e venivano segnalati molti rinvenimenti per i quali v’era necessità di interventi al fine di identificare la natura dei relitti rinvenuti. Dichiarazione questa del generale Ferri verosimile ma non credibile, perché proprio in quel periodo furono rinvenuti altri reperti aeronautici nella zona dell’incidente che furono consegnati ed esaminati dal personale del 41° Stormo di Catania e mai da ufficiali dello Stato Maggiore. Di questi reperti, che non sono stati mai consegnati all’AG, di cui però sono rimaste le foto, è stato accertato nel novembre 1988 che tra l’84 e l’85 sono stati dispersi nell’immondizia da personale del 41° Stormo.

In relazione al relitto del radio - bersaglio di Acquadolci, Ferri ha dichiarato di aver dato incarico a Costarmaereo di accertarne la provenienza; dalla ricerca era risultato che l’ultimo di questi radio - bersagli era stato usato molti mesi prima del disastro di Ustica (v. interrogatorio Ferri Franco, GI 24.06.92). Anche questa vicenda presenta alcuni lati alquanto singolari. Il 20 settembre 80 la stampa nazionale riporta la notizia di un ritrovamento di un radio-bersaglio nella zona del messinese e lo pone in collegamento con l’incidente del DC9 Itavia. Il generale Tascio ordina un immediato sopralluogo al colonnello Bomprezzi, il quale a sua volta scrive di proprio pugno, sotto la decretazione di Tascio, di aver provveduto inviando sul posto personale del Nucleo SIOS di Catania. Gli incaricati, un maresciallo dei CC. del SIOS di Catania e un ufficiale AM conoscitore di reperti aeronautici del 41° Stormo, alle ore 16.00 del 20 settembre raggiungono il Comando Stazione Carabinieri di Acquadolci (ME), esaminano e fotografano il reperto, inviando poi una dettagliata relazione al 2° Reparto SIOS. La singolarità consiste nel fatto che il reperto dalle ore 12.00 del 20 settembre era stato posto sotto sequestro dal PM dr. Guarino ed era stata data disposizione al Comando Arma di Acquadolci, che lo deteneva in

custodia, di trasportarlo presso l'aeroporto di Boccadifalco. Operazione effettuata la mattina del 22 settembre 80. Pertanto, il personale dell'AM non avrebbe potuto visionare il reperto se non dietro autorizzazione del Magistrato, ma dell'effettuata visione la Procura di Palermo non verrà mai a conoscenza, né dai Carabinieri di Acquadolci né tantomeno dall'Aeronautica. C'è da dire però che il generale Ferri viene a conoscenza dell'evolversi dei fatti solo il 1° ottobre 80, allorquando il generale Tascio gli trasmette un dettagliato appunto con allegata la documentazione fotografica e la relazione del personale del 41° Stormo. Nell'appunto si legge che il reperto è stato esaminato prima del suo sequestro da parte della Magistratura. Tra il mese di settembre e ottobre 80 viene condotta dal SIOS un'intensa attività di indagine per addivenire all'esatta natura del radio bersaglio sulla base delle fotografie scattate il 20 settembre 80, nonostante su suggerimento di Tascio si sia cercata la strada per visionare nuovamente il reperto in forma riservata, cioè all'insaputa del Magistrato. Il 28 ottobre 80 il SIOS prepara un appunto per Ferri e Bartolucci secondo cui, sulla base di quanto riferito anche dalla ditta Meteor, il radio-bersaglio non poteva essere messo in relazione all'incidente del DC9 Itavia, perché le date di lancio erano notevolmente anteriori al giugno 80. Questa notizia lo SMA la segnala allo Stato Maggiore Difesa il 20 dicembre con la missiva a firma di Ferri e per la prima volta al PM dr. Santacroce, il 23 dicembre 80 con la nota a firma del generale Tascio. In entrambe le missive, il cui contenuto è identico, vi sono alcune imprecisioni: viene indicato come luogo di ritrovamento del relitto la provincia, cioè Messina - si ricordi che nello stesso periodo furono trovati altri relitti in questa provincia - senza specificare che il relitto era stato rinvenuto nel comune di Acquadolci a circa 130 km dal capoluogo nel basso Mar Tirreno; è errato anche l'anno del primo lancio dei radio-bersagli indicati come 1979, mentre è il 1978; viene specificato che due dei dieci radio-bersagli erano "cocardati", ma non si indica di quali si tratti; la Meteor aveva comunicato che solo i primi due erano "cocardati" ed erano stati lanciati il 7 e 8 giugno 1978; di contro è da evidenziare quanto riporta nella sua relazione, l'ufficiale del 41° Stormo di Catania, che visionò il reperto presso il Comando Stazione CC. di Acquadolci il 20 settembre 80. "Si ritiene di poter escludere che il relitto sia stato in mare per molto tempo anche perché non presenta tracce di corrosione o flora marina". Appare chiaro che lo Stato Maggiore si sia preoccupato per il ritrovamento del relitto in questione ed abbia volutamente omesso le date di lancio del 1978, anche se viene precisato, nelle due missive, che la vernice usata per detti radio-bersagli è molto resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine, e non abbia per nulla menzionato quanto

invece riporta l'ufficiale del 41° Stormo nella sua relazione. C'è da dire ancora su questo reperto del perché sia stato inserito tra i relitti del DC9 Itavia il 23 dicembre 80, allorquando furono trasportati, con un velivolo G 222 della 46ª Aerobrigata di Pisa, da Palermo Boccadifalco a Ciampino per essere esaminati dai laboratori dell'Aeronautica militare. Il PM di Palermo il 26.11.80 aveva disposto che il trasporto dei reperti e il loro inventario dovesse essere curato dal perito d'ufficio prof. Giulio Cantoro notiziando di questa disposizione anche il comandante dell'aeroporto, tenente colonnello Rocco Furci, il quale invece consegnò i reperti senza la presenza del perito. Così riferisce il prof. Cantoro nell'esame del 20.01.97: "mi risulta che il 23.12.80 alle ore 17.00, a mia insaputa, i reperti siano partiti da Boccadifalco per Ciampino. Non essendo stato avvisato non ero presente al carico e quindi non so se tutti i reperti siano stati caricati". Altra singolarità consiste nel fatto che il giorno dopo la consegna, il 24 dicembre, Furci trasmette al PM di Palermo un elenco del materiale consegnato. Il 6 gennaio 81 l'elenco con la descrizione dei reperti consegnati ai laboratori AM e al PM di Roma dal comando aeroporto di Ciampino è diverso da quello redatto il 23 dicembre 80 a Palermo. Il reperto fu rinvenuto, casualmente, otto anni dopo, esattamente il 25 novembre 88 all'interno del posto fisso Carabinieri dell'aeroporto di Boccadifalco, dopo richiesta specifica di quest'Ufficio. Si ricordi altresì che qualche giorno prima del suo ritrovamento il comandante dell'aeroporto aveva escluso la presenza di questo relitto in quella sede. Come ben si può notare nei fatti sopra riportati non v'è stato alcun coordinamento tra i Comandi periferici e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, anzi s'è generato un tale stato di confusione che sino alla data della chiusura dell'istruttoria essa non s'era sufficientemente chiarita.

Ferri esclude di aver avuto qualsiasi tipo di rapporto con il personale del S.I.S.MI. Esclude di essere venuto a conoscenza nell'agosto 80 che il S.I.S.MI avesse richiesto, al 2° Reparto, l'interpretazione dei dati radar acquisiti il 29 luglio 80 presso il 3° ROC. Contestatogli che il 2° Reparto aveva l'obbligo di avvisare di questa attività lo Stato Maggiore, Ferri così risponde: "io di questo non ne sapevo niente, l'ho saputo adesso". Appare inverosimile che il sottocapo di Stato Maggiore non fosse a conoscenza di quella intensa attività che il Servizio segreto militare tra la fine del mese di luglio ed i primi del mese di agosto 80 ha avuto sia con il 2° Reparto che con il 3° ROC di Martina Franca sull'incidente del DC9 Itavia; anche perché in concomitanza il S.I.S.MI chiedeva notizie pure sull'altro incidente, cioè quello del MiG23 libico. La versione di Ferri anche su tale vicenda appare inaccettabile.

In relazione ai decreti emessi dai PM di Palermo e Roma il 5 e 16 luglio 80 il generale Ferri così riferisce: “quello che io ricordo, è che all’inizio fu incaricata la Magistratura di Palermo, che ai primi di luglio fece un ordine di sequestro dei dati radar, che pervenne al Comando della 3^a Regione Aerea, ove si ritenne si dovesse informare il Gabinetto del Ministro della Difesa. Il giudice Guarino fece tale ulteriore richiesta circa un mese dopo; nel frattempo subentrò, verso la metà di luglio, credo, un ordine di sequestro del giudice Santacroce che inviò all’ITAV. Siccome si riscontrarono questi due ordini di sequestro in contemporanea, io parlai con il giudice Santacroce e feci consegnare a lui tutto il materiale ad eccezione dei nastri di Marsala che furono acquisiti solo il 3 ottobre successivo”. Ferri riferisce altresì che l’obiezione sul segreto, cioè della necessità del nulla osta del Gabinetto del Ministro per la consegna del materiale, fu sollevata immediatamente dalla 3^a Regione Aerea e non dallo Stato Maggiore. Sulla mancata consegna e sequestro dei nastri di Marsala nell’immediatezza il generale Ferri precisa che venne fatto presente da Fiorito nel verbale di sequestro del 22 luglio 80 che i nastri erano a disposizione della Magistratura a Marsala e il ritardo, nel sequestro, se v’è stato, è da addebitare all’AG e non all’Aeronautica.

Anche queste dichiarazioni di Ferri, in parte, sono sconfessate da elementi di prova acquisiti nel corso dell’istruttoria. L’imputato ha sempre sostenuto di non essere mai intervenuto sul decreto del PM di Palermo e che l’opposizione alla consegna della documentazione, con la pretesa del nulla osta del Gabinetto della Difesa, fu iniziativa esplicita della 3^a Regione Aerea di Bari e non dello Stato Maggiore. Si può invece affermare che non è stata rinvenuta alcuna documentazione comprovante l’emanazione di questa disposizione da parte della 3^a Regione; il comandante, il vice e il capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione, quest’ultimo in particolar modo perché ha seguito in prima persona il decreto, escludono di aver mai richiesto il nulla osta per la consegna della documentazione all’AG. Di contro è stato accertato, con il sequestro della documentazione al colonnello Fiorito De Falco nell’ottobre 95, che fu proprio lo Stato Maggiore ad ordinare di non consegnare nulla se non vi fosse stata l’autorizzazione del Gabinetto della Difesa (annotazione quaderno-brogiaccio Fiorito del 19 luglio 80 - conversazione tra il colonnello Fiorito e il colonnello Brindisi del 3^o Reparto) e che due giorni prima, cioè il 17 luglio, in un colloquio tra Ferri e l’Ispettore dell’ITAV, Fazzino, era stato deciso, invece, che i tracciati radar della Difesa Aerea si potessero consegnare poiché non presentavano questioni classificate (v. annotazione quaderno brogiaccio Fiorito del 17 luglio 80). Si ricordi che alla data del 19 luglio 80 il decreto di sequestro

emesso dal PM di Roma il 16 precedente non era stato ancora notificato all'ITAV, notifica che avverrà la mattina del 21 luglio a cura di personale del Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza di Roma.

Come già detto Ferri ha dichiarato di aver coordinato, una volta venuto a conoscenza del secondo decreto, le modalità di consegna della documentazione. Egli precisa tra l'altro che non furono consegnati i nastri di Marsala perché contenevano dati riservati e tale informazione fu portata a conoscenza del Magistrato, come dichiarato a verbale da Fiorito. In realtà Fiorito ha dichiarato tutt'altra cosa, e cioè che i nastri non potevano essere consegnati perché non erano estraibili dal calcolatore (dichiarazioni rese nel verbale di sequestro del 22 luglio 80 da Fiorito). Né l'ITAV e né lo Stato Maggiore notifica o impartisce disposizioni al 35° CRAM di Marsala sul sequestro dei nastri. La loro conservazione avviene solo per iniziativa del comandante del CRAM, tenente colonnello Cespa Piero, proprio il 21 luglio 80 (v. esame Cespa Piero, GI 23.04.96) cioè il giorno della notifica del decreto di sequestro all'ITAV.

Che nella vicenda dei nastri di Marsala vi sia stata una palese reticenza sia di Ferri che di altri imputati e testi escussi, lo dimostra l'annotazione del 2 ottobre 80, sul quaderno brogliaccio di Fiorito, in cui il predetto scrive quanto comunica al colonnello Sidoti, capo dell'Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto dello SMA, proprio il giorno prima che il PM di questo processo si recasse personalmente a Marsala per ritirare i nastri. Così scrive: "Sidoti. Spiegato che quando, per ordine di Stataereo (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto a Magistratura, ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa parte integrante".

Ferri, che come già detto, ha coordinato la consegna del materiale a seguito dei due decreti, non ha dato però spiegazione sulle seguenti questioni: 1. il decreto del PM di Palermo rispetto a quello di Roma era limitato alla fascia oraria tra le 20.00 e le 23.15; viene consegnato al PM di Roma quindi documentazione ristretta in una fascia oraria e non nell'intero periodo; 2. mentre la casualità ha voluto che i nastri di Marsala venissero conservati e non reimpiagati per disposizione del comandante del CRAM, il DA1 del CRAM di Licola, dove era registrato l'intero periodo del traffico aereo avvistato e non quello limitato fino alle 23.15, non venne mai messo da parte per iniziativa del comandante del CRAM né furono impartite disposizioni specifiche dallo Stato Maggiore; 3. fu disposta la consegna solo del materiale dei siti di Licola e Marsala poiché il provvedimento del 16 luglio si riferiva alla zona compresa tra Latina- Ponza- Palermo, mentre

dovevasi notare che in questa area “vedevano” anche i radar di Poggio Ballone e Siracusa; il materiale ad essi relativo pur nella disponibilità dell’AM, in particolar modo la documentazione di Poggio Ballone, che non verrà mai più ritrovata, non viene però consegnato.

Ferri altresì non ha spiegato per quale ragione ha considerato il decreto di Palermo superato dopo la emissione di quello del PM di Roma. Ferri è a conoscenza della missiva del 4 agosto 80 del sostituto procuratore indirizzata al Gabinetto della Difesa, alla 3^a Regione e al comando aeroporto di Trapani Birgi; il sostituto di Palermo scrive chiaramente nella sua nota che prosegue nell’esecuzione del suo decreto su espressa verbale delega del PM di Roma; nonostante ciò quando la Procura. di Palermo incarica i Carabinieri dello stesso capoluogo, il 28 agosto 80, di proseguire nella esecuzione del decreto emesso dall’Ufficio, non si procede oltre, perchè l’ITAV, attraverso lo Stato Maggiore, aveva fatto presente che la documentazione era stata già consegnata alla Procura di Roma il 22 luglio 80. In realtà lo Stato Maggiore ben sapeva che la documentazione da consegnare a Palermo, THR, nastri di registrazione e DA1, era pronta da più di un mese, esattamente dal 10 luglio 80; documentazione poi rinvenuta casualmente nel giugno 88 presso il 1° ROC di Monte Venda. Però attraverso l’ITAV, come già detto, dà una risposta non corretta, pregiudicando così in modo evidente l’accertamento della verità, in quanto quella documentazione avrebbe fornito sicuramente elementi più concreti sulla situazione del traffico aereo di quella sera sia ai periti d’ufficio che alla Commissione Luzzatti. E’ sufficiente ricordare che dalla THR di Potenza Picena si sarebbe potuto stabilire, senza ombra di dubbio, già dall’80 che la traccia LK477 attribuita al DC9 Itavia dal sito di Licola e dallo Stato Maggiore, era inesistente sui tabulati. Invece fino al 92 la detta traccia è stata sempre prospettata come quella del DC9 Itavia.

In relazione alla richiesta di decifrazione dei nastri di Marsala presso il Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave da parte del PM dr. Santacroce, nell’ottobre 80, vi sono gravi responsabilità a carico dello Stato Maggiore che ha impedito sia ai periti d’ufficio che a quelli della Commissione Ministeriale la loro interpretazione in quanto furono “tagliate” dai tabulati della THR le coordinate “y” e “x”, cosicchè diveniva impossibile conoscere la reale traiettoria di un velivolo. Il 15 ottobre 80 il 3° Reparto in coordinamento con il 2° Reparto predisponeva un appunto per il sottocapo in cui si assumeva che il nastro non contenesse notizie coperte da segreto militare, mentre dovevano essere considerate segrete tutte le informazioni di carattere tecnico (nominativo, coordinate geografiche ed altro). Il generale Melillo scriveva altresì di proprio pugno, in calce

all'appunto, che erano state date "disposizioni" a Borgo Piave, all'ITAV ed al Magistrato Santacroce. Il generale Ferri vista l'appunto il 21 ottobre e decreta "OK. D'accordo. Non frapporte ostacoli". Nel frattempo il 17 ottobre il generale Melillo inviava un telex a sua firma al sostituto romano al quale riferiva che le notizie coperte da segreto militare dovevano essere trattate secondo la legge in vigore, precisando che erano state date disposizioni a Borgo Piave. Il 18 ottobre Melillo inoltra un telex a sua firma riportante la dicitura "d'ordine" che sta a significare per ordine del capo o del sottocapo di Stato Maggiore, sia all'ITAV che a Borgo Piave e impartiva chiaramente le disposizioni a cui dovevano attenersi. Dopo aver indicato che il Magistrato era stato messo a conoscenza delle notizie coperte da segreto militare, disponeva che le notizie cosiddette segrete, sopra indicate, dovevano essere fornite se esplicitamente richieste dal Magistrato, in separata sede, cioè non in presenza di altri membri della Commissione d'inchiesta. Questa postilla non era stata comunicata al Magistrato nel telex del giorno prima né è riportata nell'appunto predisposto il 15 ottobre 80. L'11 novembre 80 il Magistrato si reca a Borgo Piave e procede alla decifrazione dei nastri di Marsala. Il personale AM incaricato, senza nulla riferire al Magistrato, taglia le coordinate (x-y) dal tabulato THR unendo le parti mancanti con nastro adesivo. Il Magistrato, altresì, alla fine della riunione peritale richiede ulteriori copie della THR che verranno consegnate il 17 novembre 80. Anche queste copie hanno i "tagli" di cui sopra e sono unite da nastro adesivo. Di conseguenza la THR, sia da parte dei periti che dalla Commissione Luzzatti, era inutilizzabile.

Il generale Melillo nella sua memoria del 30 aprile 98 scarica la colpa al personale di Borgo Piave, il quale deve dire se si trattò di una sua iniziativa o ricevette ordini e, in tal caso da chi. Ma appare chiaro che gli unici ordini, in tal senso, quel personale li ha ricevuti con il telex del 18 ottobre a firma, "d'ordine", del generale Melillo. Sempre nella citata memoria Melillo riferisce che lui dava disposizioni e ordini solo ai suoi dipendenti del 3° Reparto o, come in questo caso, per espressa delega di un suo superiore, il quale altri non poteva essere che il Sottocapo di Stato Maggiore, o ad altri Comandi ed Enti dell'Aeronautica.

In relazione alla lettera del 20 dicembre 80, preparata dal 3° Reparto, che Ferri firma in assenza del capo di Stato Maggiore, indirizzata allo Stato Maggiore Difesa, emerge la soppressione o distruzione di materiale documentale e la comunicazione di false notizie. I punti a) ed e) del secondo paragrafo sono stati già sopra trattati e riguardano il noto messaggio di Cincusnaveur e il radio-bersaglio di Acquedolci. La soppressione o distruzione di documenti si evince al punto b). In esso viene riportato che lo

Stato Maggiore sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di Licola, Marsala e Siracusa afferma che non risultavano tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente. La documentazione relativa al Centro Radar di Siracusa non è stata mai trovata né allo Stato Maggiore né presso il sito. La falsa notizia è riportata al punto c). L'argomento è relativo al Centro Radar di Marsala e così viene scritto: "E' invece vero che detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro)". Lo Stato Maggiore era ben a conoscenza che il cambio del nastro fu effettuato solo ed unicamente perché si doveva effettuare la cosiddetta esercitazione Synadex. Si ricordi che la vera tesi verrà pronunciata dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Amato, solo il 30 settembre 86 in un discorso alla Camera dei Deputati. Se poi si considera il fatto che questa notizia viene riportata anche al PM il 23 dicembre 80, il quale però era a conoscenza dell'esercitazione, si può ben dire che in tal maniera si sia generata solo confusione e non abbia avuto luogo quella collaborazione, che ha sempre sostenuto l'Aeronautica.

Una altra vicenda, connessa per certi aspetti all'incidente del DC9 Itavia, che ha generato omissioni ed ostacoli nell'accertamento della verità è la near collision del 15 maggio 82. Il generale Ferri viene nominato Presidente di una Commissione d'inchiesta, formata dai più autorevoli rappresentanti dello Stato Maggiore, per accertare la gravità dell'accusa denunciata, di mancata collisione nella zona compresa tra Ponza e Ustica con un oggetto non identificato, dal comandante Salvatore Murabito al suo arrivo a Palermo - Punta Raisi con il volo AZ 1122 nella tratta Milano - Palermo. Il 17 maggio 82 il maggiore Montinaro Pasquale, comandante del 35° CRAM di Marsala, trasmette a mezzo di corriere, all'attenzione del sottocapo di Stato Maggiore, il nastro di registrazione nr.88 e il nastro TBT nr.71, come era stato disposto per le vie brevi dallo stesso Stato Maggiore. Agli atti di Marsala rimangono sia il registro dei piani di volo che il registro del capo controllore, entrambi sigillati con nastro adesivo. I registri del capo controllore e dei piani di volo, acquisiti il 6 ottobre 97 presso il CRAM di Marsala, risultavano ancora sigillati e chiusi a mezzo di nastro adesivo e firmati dal tenente Del Zoppo. Aperto il registro del capo controllore, nella parte di esso relativa al 15 maggio 82, alla voce "note" si legge: "in cassaforte nastro nr.88. Dal nastro registrazione dati inerente mancata collisione tra Missile U e DC9 Milano - Palermo. Prendere anche il nastro TBT e metterlo in cassaforte. P.V. NOTAM e situazione aeroporti". E' stato accertato altresì che i due nastri non risultano essere stati mai restituiti al CRAM di Marsala.

La Commissione d'inchiesta, presieduta da Ferri, nel frattempo effettua, nel maggio 82, la riduzione dati del nastro di registrazione di Marsala presso la Brigata Tecnica di Borgo Piave. A questo punto la "storia di questo nastro" si mescola con quella dei nastri del 27.06.80. Infatti nel novembre 88 quando vengono rinvenuti due nastri di registrazione presso la Brigata Tecnica di Borgo Piave contenuti all'interno di una custodia con la scritta "Ustica capitano Di Natale" gli stessi vengono riconosciuti come le copie degli originali, effettuati l'11 novembre 80 in occasione della visita del PM Santacroce, e solo in un secondo momento, cioè nel gennaio 89, ottenuta la riduzione dati del nastro nr.712, numero assegnato da Borgo Piave, si accertava che lo stesso conteneva dati del 15.05.82 e non del 27.06.80. Il nastro nr.712 non è l'originale di Marsala, ma solo una copia dello stesso che contiene dati relativi a quel giorno per un periodo limitato tra le ore 09.00Z e le ore 10.30Z circa. Altra situazione anomala concerne il grafico consegnato il 19 giugno 82 dall'AM alla AG, tramite il Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza. Il documento che doveva contenere i dati relativi alla near collision del 15 maggio 82 contiene invece il tracciato del 27 giugno 80. L'atto è allegato al nr.695 del fascicolo generici. In conclusione, dalle risultanze cui è pervenuta la Commissione Ferri, emerge inequivocabilmente che l'attività militare connessa e non, con l'esercitazione Distant Drum il 15 maggio 82, non ha avuto alcun impatto con l'evento nei termini nei quali è stato denunciato. In particolare si esclude che le detonazioni e le vibrazioni presumibilmente avvertite a bordo del volo AZ1122 potessero essere attribuite a cause esterne all'aeromobile stesso.

Ci si domanda se la Commissione d'inchiesta, avendo letto il registro del capo controllore, sarebbe giunta a questa conclusione; ci si domanda perché non venne sentito il personale di sala operante quel giorno a Marsala; che fine hanno fatto il nastro di registrazione e quello TBT trasmesso dal sito allo Stato Maggiore; perché lo Stato Maggiore non ha mai saputo spiegare la provenienza dei dati riportati sul nastro nr.712 rinvenuto nel novembre 88 e portato a conoscenza della Commissione Pratis e della Commissione Stragi come la copia del nastro di registrazione effettuata dal sostituto romano l'11.11.80, mentre in realtà ben conosceva la sua esatta provenienza. Sicuramente la Commissione ha paragonato gli elementi della near collision con quelli avvenuti la sera del 27 giugno 80; tant'è vero che nella "confusione" documentale, lo Stato Maggiore, non si accorge che invece di consegnare il grafico riprodotto il percorso del volo del 15 maggio 82 consegna quello del DC9 Itavia del 27 giugno 80; così come, presso Borgo Piave, la copia del nastro del 15 maggio 82 viene conservata insieme alle copie del nastro del 27 giugno 80, queste ultime mai più trovate.

Non tutto l'insieme di queste condotte può essere stimato esclusivamente colposo.

Il generale Ferri anche in relazione all'incidente del MiG23 libico ha reso dichiarazioni non veritiere. Infatti egli dichiara di aver appreso la notizia attraverso un messaggio dei Carabinieri nella tarda mattinata o nel primo pomeriggio. Di conseguenza fu deciso di inviare sul posto il generale Tascio che partì immediatamente con un velivolo dell'Aeronautica e non con un velivolo della CAI. Tascio ritornò qualche giorno dopo, due o tre giorni, portando con sé del materiale (v. esame Ferri Franco, GI 21.02.91). E' stato accertato invece che proprio il 18 luglio, nel primo pomeriggio, era in corso una riunione dei capi reparto, presieduta dal sottocapo di Stato Maggiore, cioè esso generale Ferri, e nel corso della quale giunse la notizia dell'incidente. Appresa la notizia vi furono vari contatti telefonici tra lo Stato Maggiore e la 3^a Regione Aerea di Bari. Il generale Tascio partì dopo qualche ora con un velivolo non dell'Aeronautica e ritornò al Reparto l'indomani sera cioè il 19 luglio, con materiale di rilevante interesse, che solo nel '97 è venuto alla luce sulla base delle dichiarazioni rese dal colonnello Enrico Milani, interprete di lingua araba del S.I.S.MI. (v. esami Milani Enrico, GI Venezia 29.01. e 26.02.97, GI Roma 02.12.97). Circostanza questa che il Ferri deve conoscere, anche perché egli stesso afferma sia nel corso dell'esame testimoniale del 21.02.91 che dell'interrogatorio del 27.05.92 che Tascio portò con sé del materiale, tra cui anche la scatola nera del velivolo. Su altri argomenti inerenti la vicenda che gli vengono contestati nulla ricorda, afferma, o non gli è stato mai riferito dal 2° Reparto.

La difesa di Ferri in primo luogo rileva come l'imputato non sia mai venuto a conoscenza delle varie conversazioni telefoniche intercorse nei siti della DA e del TA, non solo la notte dell'incidente, ma anche nei giorni immediatamente successivi e fino alla data del suo congedo nel luglio 83. Ne sarebbe venuto a conoscenza soltanto nel corso degli interrogatori. E' sì vero che non esiste materiale documentale che direttamente confermi la partecipazione delle notizie al Ferri come è vero che non vi sono testimonianze che depongono in tal senso – ben si sa però quale sia stato il tasso di reticenza e falsità in questo processo - ma è altresì verosimile come già s'è dimostrato, che Ferri sia venuto a conoscenza di queste notizie nel corso di riunioni con i suoi Capi Reparto proprio per l'effetto a salire delle informative nella scala gerarchica. Si ricordi che la presenza di traffico americano nella zona dell'incidente viene notificata, come da circolare, ufficialmente al COP dal tenente Smelzo al maresciallo Berardi nella

conversazione delle ore 20.25Z, e di qui la notizia doveva necessariamente salire.

La difesa effettua una disamina dei fatti riportati in requisitoria ed al punto 4) della sua memoria afferma: “la notizia dell’asserita presenza di traffico militare nella zona dell’incidente non proviene - come vuol far credere il PM - da molteplici canali informativi, ma da una sola fonte pervenuta all’ACC di Ciampino che non risulta registrata su nessun canale”. La difesa continua su questa strada e asserisce che la fonte, probabilmente, è il sito della difesa aerea di Marsala in un colloquio non registrato con l’ACC di Ciampino, nel quale si riferiva della esercitazione e che diversi aerei americani “razzolavano” in zona. Ebbene il sito di Marsala, presso cui l’interlocutore è il sergente maggiore Loi, interpellato dal supervisore di Ciampino capitano Grasselli alle ore 20.16Z (orario di Ciampino; a Marsala la stessa conversazione è registrata alle ore 20.18Z), si parla solo che il DC9 non era stato seguito sul radar, perché, come Loi afferma: “stavamo facendo un’esercitazione”. Non si parla del tipo di esercitazione né di traffico aereo americano né di “razzolare”. Appare anche chiaro che Grasselli non abbia potuto fraintendere il significato di “fare un’esercitazione” con quello di “controllare e seguire un’esercitazione al radar”. Infatti, Guidi nella conversazione con Fiorito delle ore 20.23Z, prima di pronunciare la frase “vedono razzolare diverso, diversi aeroplani... americani”, riferito al sito di Marsala, riferisce a Fiorito: “dice che non stavano guardando, perché ci hanno l’esercitazione”. Appare evidente che, se da un lato poteva fraintendersi il significato di esercitazione tra un controllore del TA ed altro della DA, dall’altro è anche evidente che se Marsala non guarda in reale non può affermare di aver visto aerei americani. Ragion per cui quella notizia Ciampino sicuramente non può averla appresa da Marsala, come emerge chiaramente nella conversazione Grasselli-Loi, ma dai suoi stessi operatori di sala o da altre fonti come affermano i PM nella requisitoria. Fonte che non è stato possibile individuare per la mancanza e l’omessa consegna di tutti i nastri di registrazione delle conversazioni telefoniche di Ciampino. Infatti com’è già noto, sono stati consegnati all’AG, il 22 luglio 80, solo tre degli otto nastri in funzione quella sera nella sala operativa dell’ACC di Ciampino. Sulla consegna dei nastri la difesa tiene a sottolineare, al punto 7D in relazione anche alle conversazioni tra Ciampino e Siracusa, che non risultano sui nastri sequestrati, ma nelle trascrizioni rinvenute tra la documentazione Luzzatti che i nastri furono consegnati alla commissione Luzzatti e che quindi responsabile fu quest’ultima dell’eventuale smarrimento. Di conseguenza alcuna responsabilità ricade sullo Stato Maggiore e su Ferri. Tutti gli otto i nastri dovevano essere consegnati il 22

luglio 80; invece, in quell'occasione ne furono consegnati dall'ITAV soltanto tre senza alcuna spiegazione del motivo della mancata consegna dei restanti. Il materiale sequestrato dalla Guardia di Finanza fu consegnato alla Commissione Luzzatti, il 24 luglio 80, come disposto dal PM. Resta perciò che la responsabilità della mancata consegna di tutti i nastri è dello Stato Maggiore.

La difesa, in relazione alla parziale consegna della documentazione richiesta dal PM di Palermo il 5 luglio e successivamente dal PM di Roma il 16 luglio, tiene a sottolineare che a causa l'intervenuta modificazione della competenza tra Palermo e Roma il materiale, oggetto della comune richiesta, fu inviato al PM di Roma. V'è da dire che la documentazione richiesta da Palermo era limitata al periodo 20.00-23.15 locali e più ampia nella competenza territoriale come già s'è visto, mentre il provvedimento del PM di Roma era illimitato nell'orario e più ristretto nella estensione territoriale. L'AM, per la determinazione del materiale da consegnare s'avvale del criterio più restrittivo sul tempo di Palermo, e di quello più restrittivo sulla estensione di Roma.

La difesa minimizza quindi l'incarico che Ferri assegna nell'agosto 80 di esaminare il noto casco rinvenuto in località di Trabia (PA). Si deve ricordare che Ferri non assegna l'incarico a due ufficiali qualsiasi dello Stato Maggiore, ma ai due più esperti e competenti in materia, con il grado di colonnello, e cioè il capo ufficio sicurezza al volo del 3° reparto, Sidoti, e il capo del SIOS ad interim, Bompreszi. Pertanto non può darsi torto al PM, allorchè sottolinea l'eccezionale solerzia di Ferri a prender conoscenza di un reperto che poteva ricollegarsi comunque con l'incidente del DC9, e certo non era uno dei comuni e numerosi reperti che venivano recuperati in quel periodo.

La difesa erra quando definisce il tenente colonnello Lippolis Guglielmo, come un incompetente in materia e un semplice pilota del soccorso aereo; desumendone che la sua opinione sul disastro, a suo dire una esplosione interna, fosse da considerare del tutto irrilevante. L'ufficiale in questione era invece dotato di particolare competenza sugli incidenti di volo, non era un pilota di elicottero che aveva casualmente partecipato ai soccorsi, bensì il Direttore dell'RCC di Martina Franca, che aveva coordinato e diretto i mezzi del soccorso la notte dell'incidente.

Non esisterebbero prove su quanto dichiarato dal Ministro Lagorio, afferma Ferri attraverso la sua difesa, e cioè che la versione dei militari sarebbe stata quella di non aver avuto a disposizione tutti gli elementi di rilevazione perché acquisiti dall'AG; così come non sarebbe esistita alcuna prova che Ferri avesse esaminato i dati di Ciampino. In tal senso si deve dire

che Melillo afferma che i dati di Ciampino sono giunti allo Stato Maggiore il 28 o il 30 giugno e sono stati visionati dal suo 5° Ufficio, competente in materia; di conseguenza i risultati sono stati comunicati ai superiori, in questo caso il sottocapo e il capo di Stato Maggiore. La difesa sottolinea altresì che i nastri erano stati consegnati alla commissione Luzzatti sin dal luglio 80. In tal senso si deve riconoscere che effettivamente quei nastri erano stati consegnati alla citata commissione, ma il 24 luglio 80, dopo il sequestro della Guardia di Finanza all'ITAV il giorno 22 precedente. Così come si deve porre in evidenza che prima di questa consegna ne era stata già fatta la copia integrale a Ciampino, anzi prima della sigillatura, nei giorni successivi all'incidente, come dichiarato da Fiorito de Falco il 16 ottobre 90. Copie che non sono state mai rinvenute.

Da ultimo nella memoria si afferma che le notizie riportate nella lettera del 20 dicembre 80 non sono false e fuorvianti, perché lo scopo era quello di sensibilizzare il Ministro sul fuorviante – questo sì ? – interessamento della stampa. La difesa non esprime alcuna valutazione sul contenuto di questa missiva, ma solo che le notizie in essa riportate erano le stesse informazioni comunicate al Ministro il 10 luglio 80. Al contrario è stato accertato – lo si è già scritto ? – che nella lettera sono state riportate notizie non corrispondenti al vero e in grado di deviare il corso delle indagini – lo si ripete: - cambio del nastro a Marsala per dimostrazione al personale, mentre nella realtà il cambio era stato effettuato per iniziare l'esercitazione Synadex -; dati radar del sito di Siracusa - non è stata mai trovata alcuna traccia documentale né allo Stato Maggiore né presso i centri periferici competenti -; parziali notizie sull'aereo bersaglio rinvenuto ad Acquadolci (ME) il 20 settembre 80, completa omissione del plotting di Ciampino.

Per le stesse ragioni che per Bartolucci, Ferri deve essere rinviato a giudizio secondo imputazione.

4. Melillo Corrado.

Il generale di Squadra Aerea Corrado Melillo, in congedo dal 92, il 20 giugno 80, allorchè rivestiva il grado di generale di Brigata Aerea, assumeva, succedendo al pari grado Stelio Nardini il comando del 3° Reparto Piani e Operazioni dello Stato Maggiore Aeronautica.

L'imputazione a suo carico - egli è stato interrogato il 28.05.92, 18.10.95, 09.01.97 e 24.02.97 - è quella comune al vertice dello SMA ex artt.81 cpv., 110, 289 c.p.p. e 77 c.p.m..

Al generale Melillo vengono inoltre imputati i delitti di cui agli artt.478, 61 n.2, 323 e 378 c.p. per aver soppresso, nella traduzione di un telex in lingua inglese - della quale si attestava la conformità all'originale, che non veniva allegato - sia la data che il riferimento numerico al giorno e a date di corrispondenza precedente, così attestandone falsamente il contenuto al fine di favorire quanti avevano omesso di riferire alle Autorità politiche e giudiziarie che nella notte tra il 27 e 28 giugno 80 era stata avviata la ricerca di forze aeronavali statunitensi (che si presumevano coinvolte nel disastro di Ustica) e che a tale scopo sin dalla sera stessa erano state interessate le Autorità statunitensi.

Interrogato più volte e autore di numerose e articolate memorie, afferma di essere stato attivato nell'immediatezza dell'evento e di aver posto in essere azioni di conseguenza sin dalla mattina del 28 giugno, sollecitato dal Capo di Stato Maggiore Bartolucci, nonché di aver concluso ogni attività di indagine su le probabili cause dell'incidente nell'ambito di brevissimo tempo e comunque entro il 2 luglio.

Egli viene a conoscenza della scomparsa del DC9 Itavia avvisato presso la sua abitazione di rientro dall'ufficio, da personale del COP che nonostante ogni ricerca non è mai stato identificato. Ad una prima comunicazione ne era seguita una seconda che lo informava della caduta del velivolo civile. Di entrambe rimane sconosciuto l'interlocutore ed esse esistono, allo stato degli atti, soltanto nella memoria dell'imputato, poiché nel registro del COP non si rinviene traccia di comunicazioni al Capo Reparto fino al mattino, alle ore 07.30, del 28 giugno 80. La circostanza riferita dal colonnello Arpino - all'epoca capo del 2° Ufficio Operazioni del 3° Reparto - cioè una sua telefonata a Melillo per informarlo dell'accaduto, è stata da questi esclusa; così come ha escluso di aver informato i suoi superiori gerarchici Ferri e Bartolucci.

Dalla lettura di tutte le registrazioni telefoniche sequestrate presso i vari siti radar ed altri enti dell'Aeronautica, emerge, come s'è scritto, che alti ufficiali responsabili delle operazioni del soccorso e del traffico aereo avevano avanzato già durante la notte l'ipotesi di una collisione in volo con velivoli americani, tanto da richiedere notizie all'ambasciata USA in Roma. La preoccupazione per una collisione esisteva perché, secondo Melillo, questa costituiva l'unica responsabilità imputabile all'Aeronautica, alla quale, fino al settembre dell'80, era spettato il controllo del traffico aereo. Circostanza confermata da Bartolucci nell'audizione in Commissione Pisano

del 26.04.89, allorché costui dichiara che allo scopo di poter escludere dalle possibili cause dell'incidente la collisione in volo, aveva subito richiesto notizie sulla presenza, nella zona e nell'ora dell'incidente, di velivoli militari italiani e di eventuale attività volativa di altre forze militari "con particolare riferimento a quella USA".

Nel corso della riunione informativa la mattina del 28 giugno tra i Capi Reparto a cui partecipò anche il Sottocapo di Stato Maggiore, Melillo illustrò ai presenti quanto era accaduto durante la notte e le notizie sino a quel momento raccolte sulla caduta del velivolo Itavia; emerse fin da quei primi momenti che l'ipotesi della collisione era quella che doveva essere verificata. Quanto illustrato nella riunione venne rappresentato al capo di Stato Maggiore Bartolucci che richiese maggiori notizie. Quel "vorrei saperne di più" pronunciato da Bartolucci, stimolò Melillo a promuovere una verifica presso tutti gli enti del Traffico e della Difesa aerea interessati dalla rotta del velivolo e presso enti militari stranieri. Di tali attività tuttavia non rimarrebbe alcuna traccia dal momento che si trattava di richieste quasi esclusivamente telefoniche. Le uniche tracce agli atti sono costituite dal noto telex di Cincusnaveur e dall'altro del 3° ROC. Del primo nessuno tra gli imputati e testi è stato in grado di indicare modalità e tempi di ricezione presso lo Stato Maggiore. L'altro documento invece, che rivela che delle notizie erano state richieste o comunque ricevute, indicativo di una verifica, documento non classificato, protocollato o catalogato sia dall'ente originatore che da quello ricevente, è il telex proveniente dal 3° ROC contenente le tracce registrate dai siti di Licola, Marsala e Ferrara in orario prossimo alla scomparsa del DC9 Itavia. Documento esibito per la prima volta in copia, 24.06.89 nel corso dell'esame testimoniale dal generale Mangani, nell'80 Comandante del 3° ROC, ed acquisito in originale il 10 luglio 95, rinvenuto tra documentazione del 2° Ufficio del 3° Reparto, nel corso di un provvedimento emesso in ordine alla vicenda del MiG libico.

Melillo pone la conclusione di tali attività di indagine nei primi giorni di luglio, perché secondo lui tutto doveva essere stato chiarito e verificato prima che il Ministro della Difesa rispondesse in Parlamento alle interpellanze. Di questa inchiesta condotta dal 3° Reparto non rimane alcuna traccia documentale, né appunti o relazioni per il Sottocapo o Capo di Stato Maggiore, che comunque avevano richiesto od accettato tali attività. Nella memoria difensiva Melillo ammette di aver condotto una inchiesta, anche se ne sminuisce l'importanza definendola come una attività da concludere in tempi brevi, i cui risultati non potevano che essere sommari e comunque tali da non esser completi o definitivi, perché le indagini sulle cause della caduta del DC9 Itavia competevano alla Magistratura e al Ministero dei Trasporti.

Dell'indagine, che venne conclusa nel volgere di pochi giorni, non è praticamente rimasta alcuna traccia negli archivi. Anche se sono stati rinvenuti casualmente alcuni atti che saranno di seguito analizzati e di cui ovviamente non v'è traccia sul protocollo del Reparto né in documenti realizzati successivamente. Questa situazione appare in netto contrasto con la "pignoleria" della quale veniva tacciato Melillo né può essere giustificata da una particolare carenza di personale, cui egli fa riferimento, verificatasi in quel periodo per la "fuoriuscita" di numerosi piloti dall'AM.

Prima di affrontare in modo analitico gli altri fatti contestati nel mandato di comparizione al generale Melillo, si deve rilevare che il 3° Reparto dello Stato Maggiore, da lui diretto, era l'interlocutore ufficiale ed esclusivo per i Comandi Periferici, l'Ufficio dal quale attingere notizie e ricevere disposizioni in merito all'incidente del DC9 Itavia. In quel Reparto erano incardinati, nel 1980, il 4° Ufficio - Sicurezza Volo - e il 5° Ufficio - Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo, solo successivamente divenuti Reparti autonomi. Il 4° Ufficio era diretto dal colonnello Francesco Sidoti, competente ad investigare per gli incidenti di volo, l'ufficiale che ha vagliato di volta in volta e raccolto in archivio tutta la documentazione proveniente dagli enti periferici della Forza Armata; il 5° Ufficio invece, diretto dal colonnello Carlo Sabbatini, si occupò della analisi dei tracciati radar di Ciampino e di quelli provenienti dagli altri siti della Difesa Aerea ed era l'interlocutore dello Stato Maggiore con l'ITAV. Da questi ufficiali non è stato possibile ottenere alcuna informazione sulle attività svolte e i dati ricevuti, perché il Sidoti, nonostante fosse il diretto interlocutore del Capo Reparto, come appare anche dalle decretazioni apposte nei documenti acquisiti presso il 3° Reparto che riguardano l'incidente occorso al DC9, esclude di essersi – in modo assolutamente incredibile – interessato alla vicenda di Ustica; mentre Sabbatini è deceduto nell'84 prima di essere mai stato sentito. Una stretta relazione tra le vicende relative alle indagini sul DC9 Itavia e l'attività del colonnello Sidoti si evince anche dal fatto che il tenente colonnello Argiolas Giampaolo, il quale come noto fu protagonista di un sopralluogo a Palermo Boccadifalco per visionare i relitti del velivolo Itavia, era alle dirette dipendenze del Sidoti appartenendo a quel 4° Ufficio. Soltanto nel '95 con il sequestro dell'agenda personale di Argiolas, si è potuto accertare che era stata celata la vera ragione della missione dei due ufficiali dello SMA, il 4 luglio 80 - a Boccadifalco era presente anche il colonnello Bomprezzi del SIOS. Lo scopo di essa era infatti quello di verificare la presenza tra i relitti del DC9 di un seggiolino eiettabile di un velivolo militare o di altri relitti attribuibili ad un velivolo americano,

circostanza che avrebbe confermato una collisione con il velivolo Itavia. E se questa vera finalità della missione fosse stata rivelata, sarebbero apparse anche le ipotesi che quello Stato Maggiore stava vagliando sulle cause della sciagura.

Il generale Melillo nella sua ultima memoria difensiva del 30 aprile 98 indica, ovviamente dal suo punto di vista e sulla base dei documenti esibiti o letti nel corso dei vari interrogatori dal maggio 92 al febbraio 97, le sue giustificazioni al riguardo dei capi di imputazione contestatigli. Questo atto raccoglie anche documentazione, resagli nota nel corso dell'istruttoria nonché le analisi che lo stesso imputato ha sviluppato, a partire dal 92, in altre memorie difensive. Nella raccolta dei documenti che egli allega alla memoria difensiva emergono contraddizioni rilevanti con l'analisi degli avvenimenti citati nello stesso documento, per cui mentre da un lato egli tenta di giustificare le sue azioni, dall'altro emerge l'esatto contrario. Dalla lettura di questa memoria si evince una palese confusione nell'esposizione dei fatti; errori dovuti, secondo il giudizio di quest'Ufficio, al fatto che l'imputato ha ricostruito le vicende non sul ricordo della propria memoria, ma sulla base di ipotesi e congetture formulate oggi anche attraverso l'esibizione di documenti dell'epoca. Questa sua condotta mette ancor più in evidenza che egli non ha dichiarato nel corso dei vari interrogatori quanto effettivamente a sua conoscenza sull'intera vicenda, ma ha basato le sue risposte, sia negli interrogatori che nella memoria difensiva, sugli elementi contestati, quelli emersi nell'inchiesta, dai quali Melillo ha potuto trarre varie ipotesi, alcune delle quali del tutto inverosimili. Il generale Melillo nella memoria difensiva dà giustificazioni sul suo operato personale e si chiama fuori da ogni attività del Reparto e dei suoi dipendenti, addossando le responsabilità ad ogni singolo ufficiale e sottufficiale, e non tenendo così conto che tutto quello che avveniva nel suo Reparto era sotto il suo controllo, giacché fino a prova contraria, come egli stesso tra l'altro afferma nella memoria difensiva, era lui il capo che dava ordini e disposizioni al personale direttamente subordinato.

Tra il 95 e il 96 nel corso di perquisizioni domiciliari sono stati rinvenuti documenti di rilievo, quali i brogliacci di Capi Reparto, tra cui anche quello di Melillo, da cui emerge una verità diversa da quella dichiarata nei vari verbali di interrogatorio. Su episodi cardine Melillo non argomenta nella sua memoria difensiva, anche perché essi non lasciano spazio a giustificazioni. Tra di essi è sufficiente ricordare il sopralluogo "segreto" a Boccadifalco del 4 luglio del tenente colonnello Argiolas; i contatti avuti dal colonnello Brindisi con Fiorito De Falco il 15 e 19 luglio per la documentazione da consegnare all'AG di Palermo e giacente a Trapani

Birgi; i contatti avuti tra il colonnello Sidoti con Fiorito De Falco il 2 ottobre 80.

Sull'attività del 3° Reparto nei giorni successivi al disastro di Ustica, meritano particolare attenzione il telex proveniente da Martina Franca, il plottaggio proveniente da Ciampino e le notizie pervenute dai Comandi NATO formalizzate, secondo la tesi sostenuta dall'Aeronautica, nel noto telex di Cincusnaveur.

Melillo afferma che i dati giunti durante la notte al 3° ROC riguardavano anche il radar di Siracusa (oltre a quelli di Licola e Marsala); il giorno successivo quegli stessi dati erano pervenuti allo Stato Maggiore e la loro analisi non fu effettuata da personale dello SMA bensì da quello dell'ITAV. Dagli atti in possesso dell'inchiesta emerge invece il contrario, cioè che i documenti vennero esaminati da personale dello SMA, anche perché il messaggio SOC/A/0215/NC proveniente dal 3° ROC non era indirizzato all'ITAV. Anche il generale Ferri smentisce sia le dichiarazioni che le giustificazioni fornite da Melillo nella memoria, in quanto i dati della Difesa Aerea che egli cita non sono riferiti al sito radar di Siracusa bensì a quello di Ferrara e Ferri ebbe immediata consapevolezza che quei dati fossero del sito emiliano per il fatto che il velivolo era partito da Bologna. Con l'indicazione del sito di Siracusa, Melillo vuol rappresentare una giustificazione a quanto riportato poi nella lettera del 20.12.80, laddove viene detto che "l'analisi del tracciamento radar effettuato dall'AM sulla base della documentazione fornita dai Centri Radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente". Non sono mai stati trovati documenti che attestino il reale invio dei dati di Siracusa; anzi nella memoria difensiva del 94, Melillo afferma che fu "il 3° ROC a riportare che le analisi radar erano state fatte sui radar di Licola, Siracusa e Marsala. La notizia era corretta per quanto riguarda i tre radar efficienti, ma se quello di Siracusa mancava ciò non poteva essere noto allo Stato Maggiore". In realtà si deve nuovamente rammentare che nel noto messaggio del 28 giugno proveniente dal 3° ROC non figuravano i dati di Siracusa bensì quelli di Ferrara. E a questo punto deve essere anche sottolineato che l'unica trasmissione dati effettuata da Siracusa riguardava l'incidente occorso al MiG libico e non il DC9 Itavia; e quindi, se, come si afferma nella missiva del 20 e 23.12.80, quei dati relativi al DC9 erano stati trasmessi, essi sono allora stati distrutti o comunque mai consegnati a quest'Ufficio nonostante le specifiche richieste di acquisizione.

Altra delle contestazioni mosse all'imputato concerne la mancata comunicazione di notizie che gli erano state o almeno avrebbero dovuto essergli riferite durante la notte o il mattino successivo; notizie che, per la

loro gravità avrebbero dovuto essere vagliate personalmente da lui o dai suoi superiori. Si fa riferimento alla conversazione telefonica delle ore 20.25Z intercorsa tra il 3° ROC di Martina Franca e il COP e cioè tra il maresciallo Berardi e il tenente Smelzo. Melillo ha sempre escluso di aver ricevuto tale notizia, confortato probabilmente anche dalla assoluta mancanza di prove documentali. Si è invece indotti a ritenere il contrario dalla semplice considerazione che le successive azioni poste in essere dallo Stato Maggiore sono al contrario indirizzate verso una verifica di probabile collisione anche con velivoli americani. Nella memoria difensiva Melillo censura il comportamento sia del maresciallo Berardi che dell'ufficiale di servizio al COP, tenente colonnello Giangrande. Sottolinea il fatto che il Berardi, ricevuta la notizia, vera o falsa, doveva in primo luogo informare immediatamente il colonnello Arpino per avere istruzioni sia sull'ulteriore disseminazione alle autorità superiori, sia per l'approfondimento dell'informazione ricevuta provvedendo se necessario ad interpellare anche l'Addetto militare statunitense; doveva in secondo luogo informare appena possibile il tenente colonnello Giangrande. Insiste Melillo - e così anche lui rileva la diffusa "omertà" - che si dovevano porre al Berardi queste domande, invitandolo fermamente a dire la verità e ricordare ciò che nella realtà fece e non fece, senza nascondersi dietro al muro del "non ricordo" - e il generale s'accorge solo di uno dei mille reticenti. Melillo nella memoria afferma altresì che l'ufficiale al COP, cioè Giangrande, al momento della telefonata era assente e quindi censura il comportamento anche dell'ufficiale in quanto le sue risposte, in sede di audizione dinanzi alla Commissione Stragi l'11 aprile 91, furono oltremodo evasive e contraddittorie, quasi che egli, pur di servizio al COP, avesse passato altrove gran parte del tempo del servizio. Continuando nella memoria e afferma che il modo di operare del Berardi, prima censurato, non era del tutto errato, perché quel sottufficiale, secondo Melillo, sentiva la responsabilità di dover diramare, secondo procedura, quella notizia agli alti livelli, compreso quello del Gabinetto del Ministro della Difesa ed era perciò comprensibile come volesse essere certo di quel che poi avrebbe dovuto diffondere.

La sua tesi, cioè di non esser mai stato portato a conoscenza della conversazione telefonica in questione, è secondo lui corroborata dal fatto che la notizia non risulta trascritta sul registro compilato dall'ufficiale del COP, unico documento ufficiale e dal fatto che la stessa non gli è stata mai riferita da alcuno dei suoi subordinati. Tale discolpa non può essere accettata perché sia Giangrande che altro personale ad esso Melillo subordinato gli ha riportato la notizia oralmente ed egli in tal senso ha riferito al Sottocapo ed al Capo di Stato Maggiore nella mattinata del 28

giugno, cosicché ne derivarono tutte quelle verifiche che propendevano per una collisione tra il DC9 ed altro velivolo. Sul fatto che la notizia non sia trascritta nel registro dell'ufficiale di servizio al COP si deve dire che il registro risulta, a prima vista, compilato in un secondo momento cioè non nell'immediatezza del ricevimento della stessa, per cui quella notizia pur essendo stata riportata su altri fogli al momento della ricezione, non è stata poi trascritta, in bella copia, sul registro. Basti notare che alle ore 21.30 locali quando viene trascritta sul registro la notizia della scomparsa del DC9 Itavia, Giangrande, annota con precisione anche il numero degli adulti 64, dei bambini 11 e dei lattanti 2, dati questi che il Giangrande ha assemblato dopo nel corso della notte e che non erano stati comunicati di certo alle 21.30. Anche questa circostanza mette in evidenza come la notizia della conversazione telefonica, pur non essendo stata riportata sul registro, possa essere stata comunicata per le vie brevi sia nel corso della notte che la mattina successiva a Melillo o ai suoi più stretti collaboratori.

Sull'omesso riferimento al Ministro della Difesa, on.le Lagorio, dei contenuti del plottaggio di Ciampino, Melillo a differenza di Ferri, il quale esclude di aver visionato il plottaggio o che qualcuno possa avergliene parlato, trova addirittura imbarazzante commentare tale circostanza, perché "è ben noto che nei primi giorni successivi all'incidente le registrazioni radar ... non erano ancora sotto sequestro ... e, pertanto, gli esperti dell'Aeronautica furono in grado di visionarle", mettendo tuttavia in evidenza, senza ulteriori precisazioni, che l'esame fu effettuato da personale "estraneo" allo Stato Maggiore. In realtà l'estraneità cennata da Melillo è relativa poiché si tratterebbe di personale dell'Aeronautica, presumibilmente dell'ITAV; tuttavia quell'Ispettorato non risulta aver mai analizzato i dati di Ciampino prodotti dal Russo, mentre al contrario, questi potevano essere valutati dal 5° Ufficio del 3° Reparto che disponeva di personale competente e che molto probabilmente effettuò tali analisi, in quanto non risulta agli atti alcun interessamento dell'ITAV oltre all'incontro tra Russo e Fiorito De Falco la mattina del 28 giugno 80. Quanto riportato da Melillo nella prima parte della memoria del 30 aprile viene contraddetto nella parte relativa agli allegati che egli cita a supporto delle sue tesi; si sottolinea peraltro, come già detto, che detti allegati non sono altro che memorie difensive presentate in tempi antecedenti agli ultimi interrogatori nei quali l'imputato ha avuto una completa cognizione dei capi del mandato di comparizione e dei documenti sui quali trovavano supporto. In particolare nella vicenda dati radar Ciampino asserisce nella memoria che tali plottaggi furono visionati da personale "estraneo" allo Stato Maggiore, mentre negli allegati riferisce che l'esame di quei dati non venne effettuato in ambito SMA per la mancata

conoscenza di dati tecnici e per mancanza di tempo, precisando che comunque quel plottaggio giunse dalla RIV di Ciampino allo Stato Maggiore e precisamente al 5° Ufficio del 3° Reparto. Per tali ragioni appare poco credibile che il plottaggio non sia stato esaminato dagli esperti di quel Reparto e che Melillo si sia basato sulle sole analisi del Russo. Mentre in altra parte degli allegati riferisce ancora che il plotting del radar di Ciampino giunse per le vie brevi al 5° Ufficio e “fu certamente” esaminato dal personale dello Stato Maggiore.

Melillo precisa che l'informazione relativa all'assenza di velivoli sconosciuti nella zona dell'incidente venne fornita dopo un confronto dei dati di Ciampino, che secondo lui consistevano in di risultati preliminari ottenuti a “vista” dal Russo, con quelli pervenuti dal 3° ROC riguardanti i radar della Difesa Aerea, con il rapporto quotidiano Sovmedron concernente la situazione navale nel Mediterraneo, con le informazioni ricevute per le vie brevi dai Comandi di Regione Aerea e con il messaggio di Cincusnaveur. In realtà non viene fatto cenno alla circostanza che nel telex SOC/A/0215/NC, che riporta i dati della Difesa, la traccia del DC9 Itavia viene indicata come “probabile” LK477, traccia che come noto fin dalle prime battute era risultata essere inesistente o per dirla come il capitano Patroni Griffi, capo controllore del SOC di Martina Franca, era “un regalo del NADGE” (v. conversazione telefonica 01.10Z del 28.06.80 capitolo 3° ROC). Sicuramente se una analisi era stata effettuata, non poteva non evidenziare il termine condizionale usato dal personale del 3° ROC nell'identificare la traccia del DC9, così come non poteva passare inosservata la traccia senza identificazione riportata nel telex che aveva la stessa rotta del DC9, è quindi che, anche nel personale più distratto, doveva suscitare perplessità.

Sulla vicenda dei messaggi originati da Cincusnaveur e dalla 6ª Flotta il 3 luglio 80, sia dagli interrogatori resi che dalle analisi che ha prodotto con la memoria difensiva, Melillo non è attendibile. La tesi sostenuta da Melillo sulla ricezione dei messaggi nel mese di luglio – si ricordi che quest'Ufficio fino al 1991 era a conoscenza solo del messaggio delle ore 16.27Z di Cincusnaveur; e solo di seguito nel corso dell'istruttoria si è appurata l'esistenza di altro messaggio delle ore 14.14Z della 6ª Flotta – sembra aver origine dalla necessità di scagionarsi dalla accusa di aver volutamente omesso la data nella copia conforme nel messaggio delle ore 16.27Z per non fare apparire che effettivamente i telex giunsero nel mese di dicembre 80 richiesti allo scopo di aver un documento sul quale poggiare la nota missiva del 20 e 23.12.80; e per dimostrare inoltre che le notizie fornite al Ministero della Difesa il 4 luglio 80 erano fondate su documenti e non su notizie de relato.

Sulla reale data di ricezione dei messaggi presso il 3° Reparto dello SMA numerose sono le contraddizioni, che di seguito si riportano, rese dall'imputato sia negli interrogatori che nella memoria difensiva. Non esistono prove documentali che attestino la data di ricezione dei due telex e al riguardo del telex delle ore 16.27Z, lo Stato Maggiore, in data 9 gennaio 92 afferma che l'originale del messaggio non esiste poiché lo SMA non appare tra gli Enti destinatari. Dall'esame del documento si evidenzia l'orario di compilazione del messaggio, ore 16.27Z, mentre quello di trasmissione dello stesso, che come noto era indirizzato tra l'altro anche all'ambasciata USA in Roma e non a istituzioni dello Stato Italiano, è delle ore 16.43Z cioè le 18.43 locali, orario di invio da Londra. Considerati i tempi di ricezione presso gli uffici dell'ambasciata in Roma, si ipotizza che verso le ore 19.00 locali si siano esaurite a Roma le formalità di ricezione, completate le quali il messaggio doveva essere fotocopiato e consegnato allo SMA. Si ricordi che il giorno 4 luglio costituisce una festività per gli Stati Uniti celebrata in tutti gli uffici americani, quindi se il messaggio non era stato recapitato presso lo SMA il giorno 3, considerato che il giorno 5 era un sabato, con ogni probabilità detto documento sarebbe pervenuto il giorno 7 luglio presso gli uffici dello SMA. A tal proposito, come risulta nei certificati di viaggio emessi dallo Stato Maggiore nel luglio 80, il Melillo il giorno 4 luglio si trovava presso la Scuola di Guerra dell'AM di Firenze per una conferenza, mentre dal 7 al 9 luglio si trovava a Londra per partecipare ad una riunione sui "Tornado." Rimane ancora il forte dubbio su quale Reparto dello SMA sia venuto per primo in possesso del documento, mentre lascia perplessi l'"impegno" profuso dagli interessati per provare che il telex fosse giunto effettivamente il giorno 3 luglio, quando da questa semplice analisi appare verosimile sia giunto – nella sua materialità in quanto il contenuto poteva essere stato comunicato telefonicamente – soltanto il giorno dopo – ma abbiamo visto che il generale Melillo era a Firenze – o la settimana successiva dopo il rientro da Londra.

Nella memoria difensiva viene detto che il generale Bagatti, rappresentante italiano presso la NATO di Bagnoli, gli anticipò il contenuto del messaggio di Cincusnaveur già il 2 luglio, confermato poi dal comunicato stampa riportato sui quotidiani il 4 luglio. Melillo non esclude perciò che la conoscenza dei suddetti elementi abbia spinto lo Stato Maggiore a chiedere all'ambasciata USA la copia integrale del comunicato stampa per avere una conferma formale, ma ritiene che l'Addetto militare USA abbia fatto pervenire i messaggi allo Stato Maggiore in anticipo rispetto al comunicato stampa, proprio perché qualcuno aveva chiesto informazioni. Esclude che sia stato lui stesso a richiedere queste

informazioni o personale del suo Reparto ed afferma che per ragioni di competenza doveva essere stato il 2° Reparto a richiedere quelle notizie. Un'altra ipotesi è quella che fino al giorno 18 dicembre 80 nessun messaggio fosse in possesso dello SMA, ma questo avesse ricevuto soltanto notizie via telefono, informazioni riprese anche da comunicati stampa emessi dallo SPI, Servizio Pubblica Informazione del Ministero Difesa. Si ricordi che il comunicato dello SPI non è mai stato rinvenuto mentre l'Ansa del giorno 3 luglio 80 alle ore 12.28 riporta un comunicato dell'ambasciata USA in Roma "Nessuna nave e nessun aereo americani sono stati impegnati negli ultimi tempi nella zona dov'è avvenuto l'incidente del DC9 dell'Itavia. Lo ha dichiarato stamani un portavoce dell'ambasciata degli USA a Roma, il quale ha precisato di aver ricevuto tali assicurazioni dai comandi militari americani che operano in Italia in sede Nato".

Nella memoria difensiva, ammette di aver confuso nel corso dell'interrogatorio del 24.02.97 il telex proveniente dalla 6^a Flotta diretto a Cincusnaveur con quello emesso da quest'ultimo ente diretto all'ambasciata USA di Roma. E' anche vero che dai documenti allegati alla memoria emerge il contrario di quanto afferma, poiché appare che i due telex sono stati ricevuti entrambi nel mese di luglio trasmessi dal 2° Reparto. Melillo nella memoria difensiva non esclude che i due messaggi siano giunti tramite un altro canale e cioè lo Stato Maggiore Difesa. Quest'ultima ipotesi avanzata da Melillo però contrasta nettamente con quanto poi viene riferito il 20 dicembre allo Stato Maggiore Difesa, allegando la copia conforme del messaggio. Il giorno 18 dicembre 80, nelle more della preparazione della missiva del 20.12.80, Melillo richiede a Biankino il telex riguardante la 6^a Flotta, così è scritto nel suo brogliaccio: "colonnello Biankino ha ricevuto dalla 6^a Flotta in cui dice che in zona non velivoli né navi né ha perso velivoli. 31414/Z luglio 80 dalla 6^a Flotta a Cincusnaveur Londra info ambasciata USA a Roma - Chiesto a Biankino - ~~sc~~ manderà il messaggio questa sera o domani. Richiamare" e congiuntamente gli viene trasmesso anche l'altro, cioè quello delle 16.27Z. Ci si chiede per quale ragione, pur essendo in possesso del documento delle 16.27Z nel quale viene fatto riferimento all'attività della 6^a Flotta, Biankino o Melillo debbano inviare o richiedere uno specifico documento su quel Comando Militare in prossimità della redazione della nota del 20 dicembre, quando già dal 17 dicembre, come emerge nel brogliaccio di Melillo, la struttura della lettera era stata redatta. In mancanza di risposte precise da parte di Melillo e di riscontri che non si possono avere in quanto Biankino è deceduto, si ipotizzano varie possibilità: a) Melillo il 18 dicembre potrebbe non aver avuto alcun telegramma di Cincusnaveur o della 6^a Flotta; questa ipotesi che appare la

più probabile, è avvalorata dalla circostanza che nel brogliaccio sotto la data del 17 dicembre scrive “Autorità NATO” e non “Cincusnaveur”; quindi egli non conosce chi è l’ente originatore, e dovendo preparare una lettera ufficiale per il Ministero della Difesa che Ferri come Sottocapo avrebbe firmato, doveva sostenere le notizie, con documentazione certa, e perciò richiede a Biankino informazioni che questi dapprima fornisce telefonicamente, poi inviando il messaggio del 3 luglio, originato dalla 6^a Flotta delle ore 14.14Z ed anche quello originato da Cincusnaveur alle ore 16.27Z; b) Melillo è in possesso del messaggio delle 16.27Z di Cincusnaveur dove viene fatto riferimento anche alla 6^a Flotta quindi volendo avere certezza di quanto riportato, richiede a Biankino notizie sull’attività della 6^a Flotta; l’Addetto militare americano dapprima gli comunica verbalmente il contenuto, poi invia copia del messaggio; c) nonostante Melillo abbia giustificato il contatto diretto con Biankino con una amicizia di vecchia data, non si comprende perché non si sia rivolto al 2° Reparto che era deputato ai contatti ufficiali con gli Addetti militari stranieri e che poteva già essere in possesso della nota delle 16.27Z, come peraltro in un primo momento dichiarato da Melillo. Singolare è altresì l’affermazione di Melillo nella memoria difensiva, secondo la quale il messaggio di Cincusnaveur giunse allo Stato Maggiore tramite l’Addetto militare statunitense Coe e non tramite Biankino.

La data manoscritta sulla copia conforme, secondo Melillo, apposta da un suo collaboratore che ha erroneamente inteso la data telegrafica del messaggio come 3 dicembre e non 3 luglio è presente soltanto sul foglio allegato alla missiva inviata al 2° Reparto il 20 dicembre e rinvenuta presso quel Reparto in originale. Questa circostanza è ancora un’altra conferma che il telex Melillo l’ha ricevuto a dicembre, tra il 18 e il 20, e non a luglio 80. Infatti il sedicente collaboratore che cita Melillo ha apposto la data proprio perché il messaggio era pervenuto nel mese di dicembre e non leggendo chiaramente il gruppo data orario – tra l’altro nella copia conforme si riporta solo il giorno 3 e non il mese e l’anno – ha scritto a mano la data 3.12.80. In questa ingarbugliata vicenda della data manoscritta è singolare quello che avviene il 23 dicembre 80, quando il 2° Reparto invia la missiva, identica a quella trasmessa allo Stato Maggiore Difesa il 20 dicembre con allegata la copia del messaggio di Cincusnaveur, al PM dr. Santacroce. In questa copia del messaggio non appare la data manoscritta, circostanza che induce ad ipotizzare che la data è stata celata all’atto della fotocopiatura oppure che sia stata scritta in epoca successiva. Quest’ultima ipotesi, se vera, mette ancora una volta in evidenza la palese reticenza di Melillo, poiché la copia del messaggio dal 20 dicembre 80 è sempre rimasta agli atti del 2° Reparto.

Nell'agenda sequestrata ad Argiolas risulta che il 3 luglio 80 Melillo venne informato che i controllori della RIV di Ciampino dovevano essere messi a disposizione della Commissione DC9 per essere interrogati. Dall'annotazione non si evince chiaramente di quale Commissione si tratti, se di quella ministeriale presieduta da Luzzatti oppure una appositamente costituita dall'AM, né se si recò a Ciampino il giorno stesso o nei giorni successivi. In proposito nella requisitoria del PM viene ipotizzato che potesse trattarsi di una commissione costituita dallo Stato Maggiore, poiché la Luzzatti, unica commissione fino a quel momento costituita, si recò effettivamente il 3 luglio a Ciampino, ma non interrogò alcun controllore in quanto ottenne le dichiarazioni del capo sala di Ciampino soltanto il 14 agosto successivo. Agli atti dello Stato Maggiore ed in particolare del 3° Reparto non si rinviene traccia del passaggio di tale Commissione in quell'aeroporto.

Gli episodi annotati e riferiti da Argiolas non vengono giudicati di particolare interesse da Melillo che, relativamente al sopralluogo di Boccadifalco, lo definisce "insignificante"; contestatogli direttamente il contenuto dell'agenda di Argiolas, Melillo si rifugia in un "non ricordo". Sulla questione, come noto, si aprì una polemica tra Argiolas e Melillo dovuta al rifiuto di quest'ultimo di firmare la relazione del sopralluogo perché, come riportato dall'Argiolas, il Capo Reparto non avrebbe esaminato né firmato "perché a lui interessa solo ciò che lui ordina di fare". Singolarmente, mentre oppone delle critiche all'operato dell'AG circa la mancata approvazione di un contributo alle indagini da parte di personale tecnico dell'AM, non evidenzia in nessuna memoria il sopralluogo a Boccadifalco effettuato il 4 luglio dai due noti ufficiali dello SMA, il cui vero scopo, verificare la presenza tra i relitti del DC9 di rottami appartenenti ad un velivolo americano, sarà accertato, come s'è detto, soltanto nel 95 con il sequestro dell'agenda del colonnello Argiolas. Di questo episodio l'Aeronautica non riferirà mai ufficialmente all'AG ma solo al S.I.S.MI e al Gabinetto della Difesa. Deve essere sottolineato che questa attività di notevole importanza in termini di "preoccupazione" circa una eventuale collisione con un velivolo americano, venne ipotizzata nei giorni immediatamente successivi all'incidente non tanto dalla stampa, ma direttamente dal Sottocapo di Stato Maggiore Ferri; il quale, diede ordine certamente ai Capi Reparto, Melillo e Tascio, e non anche o non solo agli ufficiali Argiolas e Bomprezzi, di effettuare questa verifica, che aveva caratteristiche di assoluta segretezza, senza richiedere nessun nulla osta al Magistrato né portare a conoscenza di questa o altra AG dell'esperimento e dell'esito di tale accertamento. Melillo che ha dato ampio spazio nelle sue

memorie difensive delle “mancanze” dell’AG e scritto pagine di “giustificazioni” sull’attività dell’AM, non ha mai fatto cenno a tale sopralluogo né agli scopi per soddisfare i quali fu disposto.

In relazione all’appunto sequestrato al colonnello Argiolas “1/7 Avv. Pugliese - Nardini & Melillo/Tascio Riservatezza ---- Giunchi” (appunto sequestrato il 27.09.95), nel quale, lo ricordiamo, erano inseriti altri appunti sul sopralluogo a Boccadifalco e Ciampino, mentre Argiolas non ha saputo fornire un compiuto significato a tale annotazione, inducendo gli inquirenti a ritenere un possibile coinvolgimento dei citati personaggi nella vicenda di Ustica, solo acquisendo l’intera agenda nel corso del successivo interrogatorio del 7.12.95, si è potuto appurare che detta nota riguardava la vicenda dell’incidente aereo accaduto a Palermo nel 72. Infatti Pugliese era l’avvocato difensore del SM Terrano imputato in quel processo e non il vice Capo di Gabinetto della Difesa generale Francesco Pugliese, come ad un primo esame era apparso. Tale equivoco può essere chiarito anche con la lettura del brogliaccio di Melillo, ove alla stessa data compare una annotazione riferita a quel sottufficiale e al suo difensore. Per quanto riguarda gli altri nominativi presenti nella nota possono essere giustificati, tenendo presente che Nardini e Giunchi sono stati effettivi al 3° Reparto fino al giugno 80, mentre Tascio, effettivo al 2° Reparto, riteneva dover tener riservata l’intera vicenda fino a quando non avrebbe avuto un colloquio con il Sottocapo.

Melillo nega di aver avuto conoscenza del telex della 3^a Regione Aerea concernente il decreto di acquisizione del PM di Palermo e le disposizioni relative alla consegna del materiale all’AG, o comunque di averne avuto notizia solo a titolo informativo. Il telex si ricordi era indirizzato, tra l’altro, anche al 3° Reparto. Tale tesi non può essere accolta, perché proprio in quel periodo un suo diretto collaboratore, il colonnello Brindisi Agostino del 5° Ufficio, in relazione al decreto in questione diede suggerimenti a Fiorito De Falco dell’ITAV sia sulla concentrazione della documentazione a Trapani che sulle modalità di consegna dei nastri radar. Tutto ciò si evince dalle annotazioni sul brogliaccio di Fiorito De Falco nei giorni 15, 17 e 19 luglio 80. Nell’annotazione del 15 luglio, emerge che il colonnello Brindisi conosce e segue l’evolversi della documentazione richiesta dall’AG di Palermo, al punto da consigliare al Fiorito De Falco dell’ITAV di contattare il colonnello Salvi della 3^a Regione Aerea per avere conferma che i plottaggi di Licola dell’11 luglio erano stati depositati a Trapani nonostante la nota fosse indirizzata ai Carabinieri di Palermo e non al Comando Aeroporto di Trapani. Nell’annotazione del 17 luglio emerge invece che il generale Ferri aveva espresso, al generale ispettore Fazzino,

parere favorevole alla consegna dei tracciati radar della Difesa Aerea in quanto non presentavano questioni classificate. Questa annotazione dimostra che lo Stato Maggiore ha visionato i dati radar della Difesa Aerea e l'unico ufficio competente ad effettuarlo era proprio il 5° Ufficio del 3° Reparto.

L'interrogativo che si pone è di quale documentazione della Difesa Aerea si tratti. Infatti sino alla data del 17 luglio 80 l'unica documentazione relativa a plottaggi di Difesa Aerea, di cui tra l'altro non risulta alcuna ufficialità sui registri di protocollo, è il messaggio del 28 giugno prodotto dal 3° ROC, mentre poi quelli di Licola e Marsala giungono, in copia, al 3° Reparto solo il 26 agosto 80 dall'ITAV a seguito del parere richiesto da Legidife sulla sollecitazione promossa dal PM di Palermo il 4 agosto 80. Presso lo Stato Maggiore e più precisamente presso il 3° Reparto non è stata trovata traccia dell'arrivo di detta documentazione. Due giorni dopo il 19 luglio, così scrive Fiorito nel suo brogliaccio: "SMA (Brindisi) conferma che attraverso il Gabinetto Ministro Difesa è stata chiesta autorizzazione a fornire tracciamenti radar a Commissione inchiesta IH870. Sino a quando tale autorizzazione non sarà pervenuta non bisogna consegnare tale documentazione, preparata la lettera ed il telex di trasmissione documentazione in attesa di conoscere...". (agenda Fiorito De Falco Nicola, sequestrata il 6.10.95). Il colonnello Brindisi, pur non ricordando la circostanza, ha supposto che l'ITAV avesse richiesto le istruzioni da seguire per la consegna del materiale all'AG oppure si fosse trattato di una vera e propria iniziativa del Sottocapo, che, essendo a conoscenza della consegna del materiale, aveva richiesto al Gabinetto il relativo nulla osta. In entrambi i casi, il Brindisi, afferma che comunque ha ricevuto disposizioni sulle procedure da seguire da Ferri o da Melillo. (v. esame Brindisi Agostino, GI 02.07.91).

Nella memoria difensiva non viene fatto alcun cenno di tali attività; vi si legge infatti che egli ebbe conoscenza soltanto del decreto del PM di Roma nel mese di agosto 80, quando l'ITAV inviò copia della documentazione relativa al sequestro effettuato della Guardia di Finanza. Melillo, a pag. 24 della memoria, polemizza sulla scelta degli "esperti" da parte del sostituto di Palermo, sottolineando il tempo occorso per emettere l'ordinanza di sequestro delle registrazioni radar, "ben 8 giorni", e quello occorso ai Carabinieri di Palermo per dare esecuzione a tale ordinanza, "10 giorni dopo il disastro". Fa altresì riferimento all'"incomprensibile" seguito che ebbe l'ordinanza di sequestro, con prospettazione del segreto militare e rimozione dello stesso avviato soltanto il 4 agosto successivo. Melillo dimentica tuttavia che il PM Guarino prosegue l'indagine su espressa delega del collega di Roma Santacroce, come scrive nella missiva del 4 agosto al

Gabinetto della Difesa, di cui Melillo viene a conoscenza il 16 agosto 80, quando la lettera perviene al 3° Reparto trasmessa da Legidife per il parere dello Stato Maggiore. Non trova riscontro agli atti la circostanza che i Carabinieri di Palermo, nell'esecuzione dell'ordinanza, si siano recati presso il sito radar di Marsala e che il Comandante del CRAM avesse fornito "precise indicazioni" sulla procedura da seguire per aggirare l'ostacolo del segreto militare relativo ai nastri di registrazione. Risulta invece che i Carabinieri avessero inviato via telex l'ordinanza di sequestro presso la 3^a Regione Aerea e che quest'ultima avesse disposto la concentrazione della documentazione proveniente da vari siti radar della Difesa Aerea presso l'aeroporto di Trapani Birgi senza tuttavia opporre alcun tipo di segreto.

In realtà appare evidente, scorrendo le pagg.26-28 della memoria, che Melillo sostiene delle tesi che non rispecchiano quanto invece è stato accertato nel corso dell'istruttoria. Egli infatti cita che già intorno al 10 luglio 80 le bobine di Marsala e Poggio Ballone si trovavano a Trapani Birgi. Su quelle relative al sito di Marsala precisa che venne fatto presente al Magistrato di Roma e non più a quello di Palermo, che erano disponibili presso il CRAM di Marsala per la loro decodificazione, mentre per quelle di Poggio Ballone immagina, così scrive nella memoria a pag.28, che, non essendo state più richieste, restarono a Trapani, finché non furono recuperate dal sito di appartenenza.

Il 19 luglio 80 a seguito di una interrogazione parlamentare dell'on.le Ciccimessere del 30 giugno 80, con la quale si chiedeva di sapere se nel giorno e nel momento dell'incidente erano in volo velivoli militari, il documento di risposta ebbe una stesura travagliata. Melillo ha rammentato che una prima volta venne respinto perché incompleto giacché faceva riferimento ai soli velivoli militari AM e non ai velivoli militari in genere. Nella nota manoscritta, sempre del giorno 19 luglio, l'imputato scrive "mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati. Cosa altre Nazioni? Chiedere 5° Reparto e coordinare con lui. Fare attenzione!!!" (v. cavalluccio interrogazione parlamentare on.le. Ciccimessere 30.06.80 - acq. 21.11.96). Sempre in relazione alla citata interrogazione il tenente colonnello Argiolas così scrive in una nota interna a sua firma il 28 luglio 80: "Il generale Ripamonti, interpellato direttamente dallo scrivente a seguito delle note della S.V. sulla lettera diretta a Legidife, ha confermato di essere stato escluso da qualsiasi tipo di informazione ufficiale da parte di Difesa Gabinetto e, pertanto, non in grado di trasmetterle ad altri. L'unica variante che si può apportare alla risposta stessa, di conseguenza è quella di scrivere che non risulta che alcun velivolo militare sia rimasto coinvolto nell'incidente di volo in argomento. Difesa

Gabinetto - SPI non ha avuto alcuna comunicazione ufficiale sull'argomento da parte NATO o di altri Paesi. Il comunicato di Afsouth non è stato esteso a Ministero Difesa Italia" (v. acquisizione, 21.11.96). Come si può notare, queste annotazioni confermano che il generale Melillo non aveva ricevuto alcun messaggio da parte di Cincusnaveur e che le sue conoscenze derivano da notizie ricevute per le vie brevi da rappresentanti italiani in servizio presso organismi NATO; così come viene confermato dal Servizio Pubblica Informazione del Ministero della Difesa che non aveva ricevuto nessuna comunicazione ufficiale da parte della NATO. La risposta ufficiale alla interrogazione parlamentare del 30 luglio 80 fu quella suggerita da Argiolas previo concerto con il 5° Reparto e cioè "che alcun velivolo militare sia rimasto coinvolto nell'incidente di volo in argomento" senza alcun'altra precisazione in ordine alla nazionalità dei velivoli cui si faceva riferimento.

In quel periodo l'AM era particolarmente interessata, come s'è scritto, ai relitti recuperati o segnalati in mare nel basso Tirreno o in prossimità dell'area di caduta del DC9 Itavia, ma soltanto in una occasione lo Stato Maggiore impiega due alti ufficiali per visionare un reperto ripescato in mare successivamente all'incidente. Il 12 agosto 80 su diretta disposizione del Sottocapo Ferri, i colonnelli Sidoti e Bomprezzi si recarono a Boccadifalco per esaminare un casco anti-rumore recuperato in prossimità di Isola delle Femmine (PA) qualche giorno prima; nella relazione detti ufficiali non danno particolare rilievo al rinvenimento, trattandosi non di un casco di volo appartenente a pilota, bensì di un caschetto anti-rumore in dotazione al personale imbarcato su portaerei americane. Episodio questo che lo Stato Maggiore non ha mai collegato alla caduta del DC9 né a quella del MiG libico; ma al quale tuttavia ha dato una certa importanza vista la qualità degli ufficiali incaricati del sopralluogo. Contraddizione che emerge anche dalla relazione preparata da Bomprezzi che in oggetto parla di rinvenimento di materiale di interesse, mentre poi nel corpo della nota giudica di scarso valore il materiale visionato. Come si può notare, dall'interesse dello Stato Maggiore, subito dopo aver ricevuto la segnalazione della 3ª Regione Aerea del rinvenimento di un casco di volo si era generata forte preoccupazione; ciò dimostra che la tesi della collisione tra il DC9 Itavia con un velivolo era ancora quella in cui credeva lo Stato Maggiore, al punto tale di ordinare la missione per esaminare il reperto non ad ufficiali dei comandi periferici competenti per territorio - come era stato fatto per altri reperti aeronautici, sicuramente non ritenuti d'interesse, rinvenuti in quel periodo nella zona d'interesse - bensì a due tra i più qualificati ufficiali dello Stato Maggiore, esperti in incidenti d'aerei e conoscitori di materiale aeronautico sia italiano che straniero. Come già

detto sopra, questa vicenda non è stata mai collegata dall'AM con i due incidenti di volo occorsi in quel periodo né tanto meno fu mai riferita allo Stato Maggiore della Difesa o all'Autorità Giudiziaria. Singolare ed inspiegabile è la circostanza, come già s'è scritto, che questo reperto, casco antirumore, a distanza di anni viene trovato tra i reperti del MiG23 libico, quando invece già dall'80 risultava restituito e consegnato dall'Aeronautica al SIOS della Marina Militare.

Tra la fine del mese di agosto ed i primi giorni del mese di ottobre 80, il 3° Reparto attraverso il colonnello Sidoti ha numerosi contatti con il colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV, per l'esecuzione della richiesta del sostituto di Palermo, per le richieste di accesso del perito La Franca ai siti di Poggio Ballone e Licola, per le richieste concernenti i nastri di Marsala nonché per l'accesso del sostituto di Roma presso il sito radar di Marsala. Di tali questioni, che sono documentate nel brogliaccio sequestrato a Fiorito De Falco, Melillo dichiara di essere all'oscuro, trattandosi di contatti diretti con Sidoti – che come già s'è notato assurdamente asserisce di non ricordare nulla. Su tali attività nulla è riportato nelle sue memorie difensive.

Per quanto riguarda il sequestro dei nastri radar presso il 35° CRAM di Marsala, Melillo ha dichiarato di non averne avuto notizia e che non intercorsero contatti con altri uffici per la consegna di quel materiale. Per l'episodio dell'accesso di Santacroce al sito radar di Marsala Melillo nella sua memoria afferma che il Magistrato si presentò a Marsala dopo che la sua visita era stata preannunciata non dallo Stato Maggiore bensì da altri Comandi non meglio precisati. Inoltre il giorno stesso del sequestro, il 3 ottobre, il comandante del sito di Marsala contattò l'Ufficio Sicurezza Volo del 3° Reparto per aver disposizioni su come comportarsi, poiché il PM non era in possesso di alcuna autorizzazione del Ministro al sequestro. Agli atti risulta una nota datata 2 ottobre redatta dal colonnello Sidoti – sempre colui che non sa né ricorda nulla – siglata da Melillo il 3 seguente, dalla quale emerge che il giorno successivo il PM romano si sarebbe recato a Marsala per ritirare i nastri di registrazione radar e che erano state fornite opportune disposizioni al Comandante del CRAM. Melillo nella sua memoria mostra di non conoscere esattamente le modalità di sequestro dei nastri di Marsala, ponendo l'accento sulla disponibilità della Forza Armata a consegnare i nastri, disponibilità che con l'intervento diretto del 3° Reparto presso gli enti competenti avrebbe permesso, secondo lui, al Magistrato di avere quel giorno stesso le bobine. La discussione tra Fiorito De Falco e Sidoti del 2 ottobre era incentrata sull'autorizzazione all'accesso del PM presso il sito di Marsala e sulla dichiarazione definita "ambigua" dallo stesso Fiorito rilasciata nel verbale di sequestro del 22 luglio al momento della consegna

della documentazione alla Guardia di Finanza, incaricata per l'esecuzione del provvedimento romano. La cosiddetta definizione ambigua è quella ove si afferma che i nastri di Marsala non furono consegnati il 22 luglio 80, poiché non potevano essere prelevati dall'elaboratore costituendone parte integrante. Naturalmente questa affermazione non corrispondeva al vero. Fiorito il 2 ottobre spiega a Sidoti che, dopo aver ricevuto l'ordine da parte del colonnello Brindisi di consegnare il materiale, rilascia questa dichiarazione alla polizia giudiziaria, poi trasmessa all'AG di Roma, per dare tempo all'Aeronautica "di pensarci su". Quest'annotazione non lascia dubbi sul suo significato letterale; quella dichiarazione era stata rilasciata ad hoc da Fiorito affinché lo Stato Maggiore potesse procrastinare la sua decisione. A questa interrogativo l'Ufficio non ha mai avuto risposta né da Melillo, il quale non tratta questa vicenda, come già detto, neanche nelle sue memorie difensive, né da altri imputati e testi.

Il 2° Reparto trasmette il 26 settembre 80 al 3° Reparto la documentazione fotografica relativa al reperto rinvenuto ad Acquedolci, località non citata nella nota ma indicata genericamente come Messina. Non risultano particolari accertamenti in merito da parte del 3° Reparto; tuttavia nel brogliaccio sequestrato a Melillo, in relazione alla nota del 20 dicembre 80, compare una annotazione dalla quale emerge che egli è a conoscenza dei risultati degli accertamenti condotti dal 2° Reparto.

Il 15 ottobre 80 viene emesso un appunto a firma del colonnello Sidoti – l'uomo senza memoria – diretto al Sottocapo, nel quale si comunica che il dott. Santacroce ha richiesto di poter decifrare i nastri sequestrati presso il CTADA (Centro Tecnico Addestrativo Difesa Aerea) di Borgo Piave. In calce alla nota vi è un appunto manoscritto da Melillo, nel quale viene scritto che "Sono state date "disposizioni" a Borgo Piave, ITAV ed al magistrato Santacroce, che conduce l'indagine sull'incidente del DC". Anche qui viene usata una terminologia illuminante; infatti le disposizioni prevedevano che le informazioni sui dati radar potessero essere fornite solo, se esplicitamente richieste, al Magistrato e in separata sede, non in presenza degli altri membri della Commissione d'inchiesta. In effetti a quel sostituto, che si recò a Borgo Piave l'11.11.80, furono consegnati dei tabulati privi delle coordinate x e y in rispetto del segreto militare, dati senza i quali detti elaborati erano inutilizzabili. Nella memoria difensiva del 30.04.98, il generale Melillo asserisce di aver formulato delle disposizioni in senso lato, potendo dare disposizioni soltanto al personale del suo Reparto e non all'ITAV e a Borgo Piave, diretti da ufficiali più elevati in grado o di anzianità superiore alla sua; alle contestazioni rivoltegli in data 24.02.97, relative ad una "non credibilità" di disposizioni limitate ad una raccomandazione generica di

cortesìa e di tutela del segreto, ribatte che per lui era doveroso ricordare non il segreto, ma lo stato di documentazione sequestrata cui erano sottoposte le bobine che non autorizzava la divulgazione dei dati contenuti, limitando “al solo giudice Santacroce la presenza alle operazioni di decodificazione”. Inoltre riguardo alla decodificazione, della quale questo GI sottolineava l’incompletezza, precisa “che si trattò dell’operato di un comando periferico che non aveva alcuna relazione di dipendenza né gerarchica, né funzionale, con il 3° Reparto”. Quanto poi alla consegna dei tabulati privi delle coordinate x e y, ne demanda la responsabilità all’operatore di Borgo Piave che effettuò gli elaborati, Di Natale, “il quale potrebbe illustrare come fece la decodificazione ... perché essa fu parziale e se si trattò di una sua iniziativa o ricevette ordini e, in questo caso, da chi...”. Con il telex del 7 novembre 80 firmato “d’ordine” di Melillo, questi conferma di attenersi alle disposizioni date nel telex del 17 ottobre, e cioè che i dati dovevano essere consultati in separata sede dal Magistrato senza la presenza dei periti, nonché forniti solo se esplicitamente richiesti. Pertanto la parziale consegna della documentazione THR da parte di Borgo Piave alla Magistratura non fu dovuta ad una iniziativa del personale di quel Centro, come Melillo invece indica nella sua memoria difensiva nell’intento di discolarsi da questa contestazione, ma dalle disposizioni inequivocabili che egli stesso firma il 17 ottobre e ribadisce il 7 novembre 80 al Centro di Borgo Piave.

Il 16 dicembre 80 Melillo comunica al PM Santacroce - quest’ultimo aveva avanzato specifica richiesta nel mese di novembre - la disponibilità al trasporto dei reperti a titolo oneroso dall’aeroporto di Boccadifalco a Ciampino, operazione che avviene il 23 dicembre 80 con velivolo G222 della 46^a Aerobrigata di Pisa. Anche questa vicenda presenta alcune singolarità per la mancanza di coordinamento tra l’organo centrale che era lo Stato Maggiore e quindi anche il 3° Reparto e quello periferico che erano gli aeroporti di Boccadifalco e Ciampino. Infatti v’era stata una disposizione del PM Guarino di Palermo il 26.11.80, notificata al comandante dell’aeroporto di Boccadifalco, con la quale si ordinava che il perito d’ufficio prof. Giulio Cantoro dovesse assistere alle operazioni di carico dei reperti con relativa elencazione. Invece il perito non venne avvisato da alcuno e il 23 dicembre 80 il comandante di Boccadifalco, tenente colonnello Rocco Furci, consegna al comandante del velivolo G222 i reperti redigendo un verbale con elencazione generica, che trasmette l’indomani al PM Guarino, ma che non consegna al comandante del velivolo. Pertanto una volta giunti a Ciampino questi reperti vengono custoditi per sei giorni in un hangar ed il 30 dicembre consegnati ai laboratori AM di via Tuscolana accompagnati da un elenco predisposto dal comando dell’aeroporto di

Ciampino, molto più dettagliato e quindi differente da quello redatto a Boccadifalco il 23 dicembre. Dei reperti doveva far parte anche il relitto di Acquedolci, su cui l'Aeronautica aveva condotto una dettagliata serie di accertamenti e del quale aveva dato ampio risalto nella lettera del 20 dicembre 80, ma che per una "singolare circostanza" non venne caricato insieme agli altri reperti e fu ritrovato a Boccadifalco, casualmente, solo 8 anni dopo, cioè nel novembre 88 a seguito di specifiche richieste di quest'Ufficio. Ci si domanda se tutti i reperti presenti nell'hangar di Boccadifalco furono caricati nel velivolo, poiché non esistendo alcun elenco redatto dai periti, come non venne prelevato il reperto di Acquedolci è possibile che altri reperti anche di piccole dimensioni non siano stati consegnati. Questa preoccupazione è stata sollevata anche dal perito prof. Cantoro nelle dichiarazioni rese il 20 gennaio 97 a questo GI; infatti egli dichiara: "mi risulta che il 23.12.80 alle ore 17.00, a mia insaputa, i reperti siano partiti da Boccadifalco per Ciampino. Non essendo stato avvisato non ero presente al carico e quindi non so se tutti i reperti siano stati caricati".

Secondo Melillo la nota del 20 dicembre venne realizzata per rispondere alle affermazioni rese alla stampa dal Presidente dell'Itavia avv. Davanzali. "La lettera del 20 dicembre fatta in funzione della stampa in effervescenza e venne dato l'ordine il giorno 18 ... lo stesso giorno 18 c'è una riga che vuol dire che è finito questo argomento ... poi qualcuno mi chiama, per caso Biankino ... immagino che lui abbia chiamato perché avevamo rapporti e dice "guarda che io ho il messaggio", che noi già avevamo, ma probabilmente o l'avevamo come messaggio o l'avevamo come notizia trascritta con i dati" (v. interrogatorio Melillo Corrado, GI 24.02.97). La missiva venne preparata dal 4° Ufficio Sicurezza al Volo e sottoposta alla visione di Melillo prima e del Sottocapo di SMA poi, che quindi la firma; nella lettera vengono trattati i punti sui quali si concentrano maggiormente le illusioni della stampa nei confronti dell'Aeronautica. Vengono infatti fornite notizie circa l'analisi dei tracciati radar dei siti di Licola, Marsala e Siracusa, confermando l'assenza di qualsiasi traccia sconosciuta in prossimità del DC9 Itavia, e riferendo inoltre che "tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti". Da quanto riportato nella nota sembrerebbe che lo SMA fosse in possesso dei tracciati radar del 34° CRAM di Siracusa, circostanza mai confermata ed anzi smentita, quando l'AG richiede espressamente quei dati nel novembre 89. Si deve ricordare infine che nel corso dell'inchiesta è emerso che "ufficialmente" i dati radar di cui era in possesso lo SMA erano quelli di Licola, Marsala, Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele, ma non quelli di Siracusa. Inoltre la

risposta che le tracce rilevate in prossimità del DC9 erano tutte identificate, non corrisponde a verità poiché fin dal 28 giugno il 3° Reparto dello SMA era in possesso del telex inviato dal 3° ROC di Martina Franca, nel quale veniva fatto riferimento alla traccia senza identificazione proveniente da area free plot con direzione Sud nonché alla nota traccia LK477 correlata al DC9 fino al 90, di cui ben si conosceva l'inesistenza sin dalla notte del 27.06.80. Anche l'affermazione sulle "tracce radar rilevate dal Centro di Marsala ... detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro)", non corrisponde assolutamente a quanto accaduto realmente, giacché presso il 35° CRAM di Marsala non era in corso nessuna dimostrazione, e lo SMA ne era a conoscenza anche in virtù del "Pro-memoria" datato 15.11.80 a firma di Del Zoppo, in cui sono spiegate al maggiore Montinaro le ragioni del "buco" di registrazione, e cioè che "come normalmente avviene, il MIO ricevuto l'ordine dal capo controllore di iniziare le operazioni per lo svolgimento della Synadex, ha rimosso il nastro 99 e lo ha sostituito con il nastro n.100".

Relativamente al relitto rinvenuto in località Acquedolci, fino al 20 dicembre 80 l'Aeronautica non farà alcun riferimento ad esso, nonostante l'interesse dimostrato; solo in quella missiva sarà data una generica indicazione del luogo di rinvenimento, citando, come s'è detto, soltanto la provincia di Messina, mentre in effetti il luogo del ritrovamento dista ben 130km dal capoluogo e si trova nel basso Tirreno. Nella lettera viene poi compiuto un errore sulla data dei lanci, indicando il biennio 1979-1980, mentre essi avvennero nel periodo tra il 1978 e il 1980; non viene precisato che gli unici due bersagli coccardati erano stati lanciati nel 78 e non erano soggetti all'autodistruzione, a differenza dei restanti otto che tra l'altro non recavano alcuna coccarda. Nonostante risulti che "ufficialmente" l'AM avesse preso visione del relitto solo quando fu esaminato dal tenente colonnello Vignola, che in merito redasse una relazione, non compare mai nella nota quanto descritto dal Vignola e cioè che si dovesse escludere che il relitto potesse essere rimasto in mare per molto tempo, giacché non presentava tracce di corrosione o flora marina. Quanto verrà affermato in seguito non tiene conto delle dichiarazioni di Vignola, il solo ad aver visto il reperto; tutte le analisi verranno invece sviluppate solo sulle fotografie scattate il 20 settembre dallo stesso ufficiale ed allegate alla sua relazione. Pertanto la risposta che Melillo appronta il 20 dicembre è generica, basata su riscontri fotografici che non vengono menzionati nella lettera, e in essa non viene riportato quanto riscontrato il 20 settembre dal tenente colonnello Vignola.

La disamina del plottaggio redatto alla RIV di Ciampino dal Russo viene trattata nella lettera in modo marginale al punto che chi legge la missiva sicuramente non ne interpreta il reale significato. Viene detto al punto 2, paragrafo d) che nella zona dell'incidente in quel momento vi era un vento di circa 100 nodi proveniente da Ovest per cui i resti del DC9 sono stati trasportati verso Est. Viene messo in risalto che quindi era opinabile l'affermazione che questo spostamento fosse avvenuto a causa dell'impatto con un missile, considerato che la traccia radar del DC9, alla scala dello schermo radar, corrisponde ad una macchia delle dimensioni di 200-500 metri e di conseguenza un eventuale urto sarebbe stato impercettibile sugli schermi radar e difficilmente rilevabile. In questo paragrafo Melillo ha messo in evidenza non l'analisi del plottaggio che di certo lasciava parecchi dubbi d'interpretazione e ne avrebbe ingenerato altri, che avrebbero dovuto essere approfonditi da esperti radaristi, ma giustifica la presenza di relitti ad Est solo ed unicamente con i fattori meteorologici sopra menzionati. Pure lo stesso Russo che aveva redatto il plottaggio, nella sua prima dichiarazione resa proprio alla Commissione Pisano il 14 aprile 89, afferma che restò meravigliato di riscontrare molti echi primari per circa due minuti e mezzo dopo la caduta, pensando ad una eventuale esplosione e notò anche che questi echi si spostavano verso Est, senza mai mettere in relazione che tutto questo era dovuto al vento. Questo per dimostrare che Russo, che non era certo l'ultimo degli esperti di traffico aereo quando ha redatto il plottaggio, unitamente al capitano Bruno Martino sempre della RIV di Ciampino, ha considerato anche le condizioni atmosferiche. Quindi la tesi sostenuta dallo Stato Maggiore con la missiva preparata da Melillo e comunicata sia al Ministero della Difesa il 20 dicembre che al PM dr. Santacroce il 23 dicembre era fuorviante.

In relazione a quella parte del capo d'imputazione ove si contesta l'omissione di relazione alle autorità politiche, certamente non competeva al generale di Brigata Aerea Melillo, nelle vesti di Capo del 3° Reparto, riferire direttamente. Non v'è dubbio però che egli non possa essere escluso dalle precise responsabilità del livello di vertice della Forza Armata. E' lui che, su incarico del Capo di Stato Maggiore, il 28 giugno inizia l'inchiesta interna con la quale il 2 luglio 80 si conclude per l'inesistenza elementi contraddittori sui dati forniti sia dai siti della Difesa Aerea che dalla RIV di Ciampino. Come già detto quei dati erano inattendibili e comunque dovevano essere approfonditi. Melillo il 20 dicembre 80 predispone la lettera, poi firmata dal Sottocapo Ferri, per lo Stato Maggiore Difesa, in cui si affermano fatti non corrispondenti al vero. L'analisi di questi dati viene poi trasmessa con appunto dal Ministero della Difesa al Presidente del

Consiglio all'epoca on.le Forlani, in cui si afferma, come già scritto, che i dati forniti dai siti di Licola, Marsala e Siracusa non presentavano tracce sconosciute; che nel sito di Marsala la registrazione era stata interrotta da parte dell'operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro; appunto in cui altresì non si parla dei dati della RIV di Ciampino, che non sono chiaramente specificati ma solamente intuibili da persone esperte, nel paragrafo d) della lettera.

Si ricordi infatti che i dati del sito di Siracusa non sono stati mai rinvenuti né risulta traccia documentale della loro reale esistenza; mentre sulla vera e propria "menzogna" del cambio del nastro a fini di dimostrazione nel sito di Marsala, la verità verrà riferita solo il 30 settembre 86 dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio on.le Amato nel noto discorso alla Camera dei Deputati, in cui si afferma per la prima volta che quel cambio di nastro fu eseguito per compiere l'esercitazione Synadex.

In relazione all'incidente del MiG libico scarso è il carteggio rinvenuto presso il 3° Reparto, anche perché l'indagine e gli accertamenti sin dalla sera del 18 luglio furono coordinati dal generale Tascio, Capo del 2° Reparto.

Il 18 luglio 80 durante una riunione dei Capi Reparto tenuta dal Sottocapo di Stato Maggiore, generale Ferri, pervenne la notizia della caduta di un velivolo del "Patto di Varsavia" in Calabria, sulla Sila; Melillo ricorda che la notizia fu comunicata ai presenti dal generale Ferri, il quale aggiunse che il pilota era deceduto. Il Capo del 2° Reparto, Tascio, presente anch'esso alla riunione venne incaricato di accertare le notizie e coordinare le attività; e per tale ragione abbandonò la riunione. A questo punto mentre Melillo sostiene che la riunione fu interrotta, Ferri non ha memoria di una simile interruzione, ma solo della notizia dell'accaduto pervenuta a mezzo telex inviato dai Carabinieri.

A Melillo vengono contestate le annotazioni che compaiono sul suo brogliaccio, dove si legge: "aereo caduto 11,05; Tascio - probabile libico; SIOS - ha il punto di impatto - cartina procurarla; MiG 17 - MiG23 - F1; non hanno autonomia - quanta?; volava pianissimo, poi è caduto - pezzi in pochi metri che dicono bassa velocità; incendio domato, ma sembra non dovuto a benzina (cherosene) no fumo nero; pilota intatto - documenti addosso; casco russo - velivolo volava basso donna lo ha visto, da dove veniva?; radar erano efficienti o in manutenzione? Hanno visto niente?; possibile autopilota?; veniva da sud di Crotone; Calzari sembrano italiani; cadavere seppellire subito puzza - sarà riesumato; esame attacco alare; tra un paio d'ore sapremo cos'è; carta con golfo di Bengasi; piani a lunga

scadenza copre buchi e ECCM. Ma non aumento copertura, cioè migliore a bassa quota (bassissima)”.

Sul punto “Tascio - probabile libico”, Melillo non sa dare una risposta esauriente; asserisce però che la frase poteva anche significare che Tascio, e quindi il suo Reparto, erano quelli che si sarebbero interessati dell'affare; ma che fosse un velivolo libico e da dove provenisse ha riconosciuto che durante la riunione non erano a conoscenza di questi dati; e quindi non sa dare spiegazione all'annotazione in quell'orario. A meno che nella riunione già si fosse a conoscenza, da parte di tutti i partecipi, della verità e cioè che quel velivolo era caduto in data precedente e si conoscessero già da più giorni particolari sia sulla macchina che sul pilota; e che quella riunione si tenesse solo per accreditare la versione ufficiale e determinare le circostanze da propalare alla pubblica opinione.

Contestato di seguito all'imputato come facesse ad avere delle informazioni particolari sulla dinamica dell'incidente e sui dati del pilota libico già durante la riunione del 18 luglio, - come ben risulta dall'annotazione “documenti addosso” - dal momento che sul posto a quell'ora ancora non era disceso nessuno e che il pilota venne recuperato soltanto nel tardo pomeriggio, Melillo afferma che probabilmente anche a riunione terminata egli aveva continuato a trascrivere le notizie via via che venivano aggiornate. Ma su questa spiegazione tuttavia si contraddice, poiché nel corso dell'interrogatorio del 9 gennaio 97 aveva riferito che le annotazioni venivano scritte velocemente nel corso della riunione. In merito all'ufficiale che comunicava nel corso della riunione le notizie annotate, afferma di non ricordare facendo solo riferimento ad una generica catena di comando. Riguardo a chi specificamente avesse divulgato la notizia della caduta del MiG23 libico ai generali riuniti, l'imputato ricorda soltanto che si trattava sicuramente di un ufficiale che non partecipava alla riunione.

Sull'annotazione “non ha autonomia”, secondo Melillo lo Stato Maggiore conosceva le caratteristiche, il motore, le autonomie, la potenza di tutti i velivoli del Patto di Varsavia. Sul perché facesse specifico riferimento all'autonomia del MiG23, asserisce che così scrisse perché era venuto a conoscenza del fatto che quel velivolo era caduto senza carburante.

Sull'annotazione “cadavere sarà riesumato” Melillo sa solo rispondere che si trattava di notizie che pervenivano a getto continuo e come tali venivano annotate; aggiunge comunque che, essendo il generale Brancaleoni, comandante del 36° Stormo di Gioia del Colle, giunto sul posto, era costui che informava la 3^a Regione Aerea, che a sua volta girava le notizie allo Stato Maggiore. Ma in ogni caso non si riesce a comprendere

come già da quel pomeriggio circolasse, non si sa per iniziativa di chi, la decisione di riesumare quel cadavere.

Anche sul punto “veniva da Sud Crotone - calzari - possibile autopilota” contestato a Melillo come si potesse sapere già tra le sei e le sette di sera, di un possibile autopilota su quel velivolo, continua ad asserire che si trattava di ipotesi, ribadendo che egli si limitava a raccogliere le informazioni così come giungevano nella riunione. Ma non sa fornire alcuna plausibile spiegazione sugli orari in cui annotava le notizie. Annotazioni alcuna delle quali sembrano essere scritte in tempo reale, altre in tempi diversi come di sicuro quando viene annotato: “esame attacco alare - tra un paio d’ore sapremo cos’è - cadavere seppellire subito, puzza -”. Chiestogli se fu il medico condotto di Castelsilano, dr. Scalise, a dare la notizia che il cadavere emanava cattivo odore, risponde affermativamente e aggiunge che probabilmente fu proprio il medico a dire di seppellire subito il cadavere. Ma anche in questo caso assolutamente non si comprende come possa essere sicuro che quel medico fu la fonte di tale notizia. Per quanto concerne l’orario di apprendimento di essa, Melillo asserisce che poteva essere accaduto intorno alle 20.00, poiché in quell’ora era stato rimosso il cadavere. Contestatogli che la notizia poteva risalire a molte ore prima, cioè dalle 13.00 in poi quando le prime persone arrivarono sul posto, l’imputato esclude questa possibilità, perché, dice, il velivolo era caduto intorno alle 11.00 e quando Scalise esaminò il cadavere, molte ore dopo, aveva riferito esso non maleodorava per la decomposizione bensì per la lacerazione degli intestini.

In relazione all’annotazione “cadavere seppellire subito - puzza”, l’imputato nega che la decisione sulla sepoltura il cadavere fosse stata presa da qualcuno dello Stato Maggiore sul posto o nel corso della riunione, poiché solo la Magistratura poteva deciderlo, e ad essa ricollega l’annotazione “sarà riesumato”. Ma è ben emerso in più parti di questo provvedimento come lo Stato Maggiore e i militari AM in loco abbiano guidato e controllato ogni operazione del caso, e non solo il 18 luglio, ma anche nei giorni a seguire, mentre la Magistratura quel giorno nella località dell’incidente era rappresentata soltanto da un vice-pretore onorario e nel tempo successivo sino alla archiviazione del caso ha compiuto come attività istruttoria solo l’autopsia del cadavere del pilota, peraltro richiesta dal Gabinetto del Ministero della Difesa.

Per quanto concerne le parole “documenti addosso”, Melillo riferisce di non essere stato mai a conoscenza di quali documenti si trattasse nonché di aver annotato la notizia solo perché riferita in quella sede. Sul punto il generale ha ricordato anche che il tenente colonnello Ceconello, il pilota

che aveva trasportato il generale Tascio nella zona della caduta del MiG, aveva notato alcune carte riprodotte il golfo di Bengasi, che, a dire dell'imputato, non erano state più successivamente ritrovate.

In relazione all'annotazione "no fumo nero" Melillo risponde che anche questo particolare era stato riportato sulla base di testimonianze rese da persone accorse sul posto.

In merito alle annotazioni "MiG 17-MiG23-F1" si trattava secondo l'imputato delle ipotesi emerse nel corso sempre della riunione del 18 luglio. Aggiunge altresì che la notizia e l'orario di caduta del MiG erano stati comunicati dai Carabinieri. In vero le ipotesi formulate sembrano essere in contraddizione con l'annotazione sull'autonomia, che presuppone l'esatta conoscenza del tipo di macchina. In conclusione molte sono le contraddizioni che emergono tra lo scritto di quel brogliaccio, le spiegazioni fornite dall'imputato, e la realtà dei fatti, e le discolpe non reggono nemmeno al minimo dei vagli. E ben si può dire che quelle annotazioni troverebbero più facile interpretazione, se si ammettesse che quel velivolo era caduto in altra data e che tale fatto fosse a conoscenza di quegli ufficiali generali partecipi a quella riunione.

Il 21 luglio 80 si svolse, come s'è detto, una riunione presso lo Stato Maggiore della Difesa, alla quale parteciparono, secondo quanto si evince dal brogliaccio scritto da Melillo, il Capo di Gabinetto generale De Paolis, il Capo di Stato Maggiore della Difesa ammiraglio Torrisi, il Capo di Stato Maggiore dell'AM Bartolucci, il Sottocapo dell'AM Ferri, il Direttore del S.I.S.MI generale Santovito, il Capo del 2° Reparto SMA Tascio e lo stesso Melillo. Nel suo documento sono riportati i temi della riunione e i vari interventi dei partecipanti. Non risulta annotato alcun intervento di Melillo. Su questi appunti Melillo nel corso dell'interrogatorio avanza solo ipotesi e dichiara di non sapere se effettivamente il generale Tascio si attivò negli incarichi concordati nel corso della riunione e a lui affidati; in particolare su quello riferito all'intervento dell'ammiraglio Torrisi, il quale aveva proposto di mandare un carro frigorifero in Calabria e trasferire a Roma la salma del pilota, che in un secondo tempo sarebbe stata data ai libici. Questa operazione avrebbe dovuto essere coordinata da Tascio.

A Melillo è stata ascritta anche quella risultanza da un documento proveniente dal S.I.S.MI - tramite il Gabinetto della Difesa - datato 31 luglio 81 allo Stato Maggiore, secondo cui la data dell'incidente del MiG libico sarebbe stata il 14 luglio 80. A tale contestazione semplicemente dichiara - e di certo non convince - di aver letto il documento, ma di non aver notato l'errore, benché avesse decretato di condividere i contenuti del S.I.S.MI.

Nella memoria difensiva del 30 aprile 98 Melillo accenna soltanto giustificazioni relative alla missiva del 31 luglio 81, in cui puntualizzava che la sua decretazione era stata letta e mal interpretata, ma non parla minimamente di quanto scritto nel suo brogliaccio il 18 e 21 luglio 80. Nella decretazione infatti risulta che Melillo ha scritto "... se condivisi i contenuti provvederemo a dare una risposta al Gabinetto su quella falsariga". Quel "se" viene interpretato da Melillo nel senso che egli non aveva affatto condiviso l'appunto del S.I.S.MI, ed aveva regolarmente richiesto di valutarlo congiuntamente con il 2° Reparto. Melillo pone in evidenza che quel documento non riporta alcuna sua sigla, né il numero di protocollo e la data, mentre riporta la sigla del colonnello Arpino, in quel periodo divenuto Capo del 1° Ufficio; ragion per cui invita a chiedere a quest'ultimo i chiarimenti sulla data del 14 luglio 80, essendo stato all'epoca Arpino il Capo dell'ufficio compilatore del documento nonché l'unico ad aver messo una firma sulla minuta. Anche in questo caso Melillo, come già evidenziato per altre vicende legate al DC9 Itavia, mette in risalto la sua estraneità su responsabilità specifiche che investono il suo Reparto. Ma nonostante non possa non ammettere di aver preso visione della documentazione in disamina, e che su di essa vi sia una sua decretazione, nella memoria difensiva pone in risalto le responsabilità di suoi subordinati solo perché non appare una sua firma nel documento finale preparato dal Capo del 1° Ufficio, e rigettando in effetti su costui, l'allora colonnello Arpino, la paternità del documento stesso.

Nella memoria difensiva presentata il 16 aprile 97 Melillo analizza le risposte fornite negli interrogatori del 9 gennaio e 24 febbraio 97 relative alle annotazioni riportate il 18 e 21 luglio 80. Egli stesso ammette di aver fornito risposte incerte. Aggiunge quindi che nel corso dell'interrogatorio del 9 gennaio il contenuto delle sue risposte era stato equivocado, poiché rileggendo il "brogliaccio" si era accorto che alcune frasi erano state collocate dal medesimo scritte non nel corso della riunione pomeridiana ma dopo le ore 20.00 indicando tra l'altro, che tutte quelle notizie provenivano da fonti competenti e non da informazioni raccolte da Autorità locali giunte sul luogo dell'incidente.

Mentre non può fare a meno di ammettere che l'annotazione "Aereo caduto 11.05" è stata da lui scritta nel corso della riunione e non successivamente, giustificando la differenza di orari con il rapporto dell'ufficiale del COP tenente colonnello Sciandra, che riportava quale orario di caduta le ore 14.20 locali, con la circostanza che le prime notizie sono sempre confuse e contraddittorie; dice invece che il resto dell'annotazione del 18 luglio venne redatta dopo le ore 20.00, orario in cui

fu rimosso il cadavere del pilota libico. Sul punto permangono numerosi dubbi; ci si chiede infatti per quale ragione dovesse trattarsi del momento immediatamente successivo alla rimozione del cadavere e soprattutto quale ufficiale fosse presente sul luogo che potesse riferire in tempo reale a Melillo; come noto infatti non è stato pienamente appurato se il generale Tascio fosse giunto sul luogo di caduta del MiG nell'orario in cui Melillo sostiene di aver ricevuto le notizie di cui al brogliaccio mentre gli altri ufficiali dell'AM presenti sul posto, i colonnelli Brancaleoni e Ferracuti, non disponevano di un contatto diretto con lo Stato Maggiore ed il generale Melillo. E Melillo nella memoria del 16 aprile fa riferimento a "qualcuno" che gli ha fornito tutti gli elementi di conoscenza in suo possesso; tuttavia è certo che le notizie sarebbero dovute pervenire tramite il COP, l'Ufficio Sicurezza al Volo, la 3^a Regione Aerea e il generale Tascio, ma non risulta alcuna conferma dei contatti con Melillo, né dagli atti dei menzionati uffici, né dalle dichiarazioni testimoniali degli ufficiali responsabili.

Nel corso della perquisizione del settembre 95 vennero sequestrati al generale Melillo vari block notes recanti alcune annotazioni redatte dallo stesso aventi ad oggetto alcuni periti d'ufficio, in particolare i proff. Castellani e Picardi. In sede di interrogatorio a precisa contestazione Melillo ha smentito ogni contatto diretto con tali periti, riferendo che le annotazioni riguardavano notizie ricevute dai consulenti di parte, anche se dal tenore delle annotazioni appare un rapporto personale con detti periti.

Nella memoria difensiva, in particolare nella nota manoscritta del 9 marzo 93, dove riferisce di aver ricevuto "sottobanco" copia dei risultati delle analisi radar dal prof. Picardi, egli stesso ammette che si tratta di una dizione infelice non rispondente alla realtà trattandosi di documento ufficialmente distribuito. Tale giustificazione può essere accettata nel caso specifico, ma non esclude che tra Melillo e i periti d'ufficio vi possano essere stati contatti diretti.

La difesa di Melillo esordisce sulla nota vicenda del messaggio Cincusnaveur. Nella disamina delle questioni in vero non tiene in considerazione tutti gli aspetti della vicenda, ma si limita solo ad alcuni.

Come è noto, il messaggio è pervenuto agli atti di quest'Ufficio, per copia conforme - fotocopia dell'originale della copia -, con la nota del 23 dicembre 80 a firma del generale Tascio. Sia nel messaggio che nella lettera di trasmissione non viene indicato il periodo - mese e anno- in cui il documento è stato originato né il tempo in cui esso è stato trasmesso o ricevuto dall'Aeronautica. Della copia conforme, predisposta dal 3° Reparto e firmata da Melillo, si desumeva soltanto il gruppo data orario - 031627/Z - , il mittente ovvero detto Cincusnaveur e uno dei destinatari cioè

l'ambasciata USA a Roma, mentre venivano omessi gli altri destinatari, che comunque erano enti e comandi militari americani.

Dato certo e incontrovertibile è che il 3 luglio 80 Cincusnaveur, dopo aver ricevuto le notizie dalla 6^a Flotta con telex delle ore 14.14Z, origina alle ore 16.27Z un documento in cui si attesta che nella zona dell'incidente, il 27 giugno 80, non v'era presenza di navi né aerei americani. Il documento viene trasmesso da Londra alle 16.43Z del 3 luglio ai vari comandi ed enti americani distaccati in Europa; non v'è, in indirizzo, alcun ente o comando militare italiano.

Lo SMA, a specifica richiesta di quest'Ufficio, riferisce in data 9 gennaio 92 che presso di esso non esiste l'originale del messaggio in questione, perché lo SMA non appare tra gli enti destinatari, precisando che dagli atti non è emersa alcuna documentazione che indichi attraverso quali canali ed a seguito di quali richieste il 3° Reparto fosse venuto in possesso della copia del telex in argomento.

Melillo ha affermato che il messaggio è pervenuto allo Stato Maggiore quello stesso 3 luglio 80. In particolare precisa che non è stato lui né personale del suo Reparto a richiedere il documento; per ragioni di competenza avrebbe dovuto essere il 2° Reparto. Tascio, invece, esclude di aver ricevuto il documento nel luglio 80, ma solo la sua copia conforme nel dicembre 80, trasmessa dal Sottocapo al 2° Reparto.

Altro dato incontrovertibile è quello del rinvenimento agli atti del 3° Reparto delle copie di entrambi i messaggi originati quel 3 luglio; quello da Cincusnaveur alle ore 16.27Z e l'altro della 6^a Flotta alle ore 14.14Z. Non risultano, però, annotazioni dell'arrivo dei documenti sui registri di protocollo né dello Stato Maggiore né dei Reparti competenti, cioè il 2° e il 3°. Così come non risultano annotazioni o appunti che attestino la ricezione dei due telex. Anche in questo caso Melillo ha dichiarato che entrambi i messaggi erano stati da lui ricevuti il 3 luglio 80. Come s'è detto in altri capitoli, già s'è dimostrato come lo Stato Maggiore non sia venuto in possesso del telex delle ore 16.27Z il 3 luglio, né nei giorni immediatamente successivi, né tanto meno ha ricevuto il 3 luglio l'altro telex delle ore 14.14Z della 6^a Flotta. Questo secondo messaggio è stato richiesto esplicitamente da Melillo all'addetto Biankino il 18 dicembre 80, così come risulta provato nell'annotazione scritta nell'agenda di Melillo, sequestrata nel corso della perquisizione domiciliare del settembre 95.

Le false asserzioni di Melillo, l'affermare cioè di aver ricevuto il telex da Cincusnaveur il 3 luglio e non dopo quella data, possono essere correlate con la circostanza che proprio il 10 luglio 80 il Ministro della Difesa, Lagorio, riferisce alla Commissione Difesa del Senato che non vi erano né

aerei né navi della NATO nella zona e al momento dell'incidente. In realtà quelle notizie lo Stato Maggiore le aveva ricevute dal generale Bagatti, rappresentante italiano presso la NATO di Bagnoli; ma esse concernevano le attività di velivoli della NATO schierati nel territorio nazionale, e non si riferivano assolutamente a velivoli e navi della 6^a Flotta, né ad altri mezzi statunitensi. Melillo, altresì, ha dichiarato che il contenuto del messaggio di Cincusnaveur era stato riportato anche da un comunicato stampa dallo SPI - Servizio Pubblica Informazione del Ministero Difesa. A prescindere dal fatto che non è stato rinvenuto alcun comunicato stampa rilasciato dallo SPI sulle circostanze in questione nel luglio 80, risulta invece il comunicato dello SPI su questa notizia diramato il 16 aprile 82; anche perché il Ministero della Difesa prima del 20 dicembre 80 non aveva mai ricevuto il telex di Cincusnaveur. Questa conferma si ha anche dall'appunto del tenente colonnello Argiolas - in una sua nota manoscritta del 28 luglio 80 sollecitata da Melillo per rispondere ad interrogazione parlamentare - in cui si afferma che lo SPI non aveva ricevuto alcuna comunicazione ufficiale sull'argomento da parte della NATO o di altri Paesi. Risulta invece un comunicato dell'ambasciata USA riportato dall'Ansa il 3 luglio 80 alle ore 12.28 locali, cioè alcune ore prima che la stessa ambasciata ricevesse i messaggi della 6^a Flotta ad ore 16.14 locali, e di Cincusnaveur ore 18.43 locali; comunicato nel quale si sostiene che navi e aerei americani non erano stati presenti nell'ultimo periodo del mese di giugno nella zona dove era avvenuto l'incidente, così come era stato assicurato dai comandi militari americani che operavano in Italia in sede NATO. Appare quindi evidente come le notizie riportate nei due telex in questione non siano mai state riportate dai media, ma il riferimento della stampa nei quotidiani del 3 e 4 luglio scaturiva da notizie generiche diffuse dall'ambasciata USA e relativi ai comandi NATO operanti in Italia.

Il 17 dicembre 80 Melillo prepara in bozza nella sua agenda la minuta di una lettera per rispondere alle varie accuse lanciate dalla stampa nei confronti dell'Aeronautica. Tra l'altro annota "come dichiarato da Autorità NATO nessun velivolo NATO era coinvolto con l'incidente". Il 20 dicembre 80, quando predispone la lettera ufficiale che poi firma il Sottocapo - generale Ferri - , scrive Cincusnaveur e non Autorità NATO. Appare evidente che Melillo il 17 dicembre non conosca chi è l'ente originatore del telex del 3 luglio 80 e, dovendo preparare una lettera ufficiale per il Ministero della Difesa, e sostenere le notizie con documentazione certa, richiede a Biankino, il 18 dicembre 80, informazioni che questi dapprima fornisce telefonicamente e poi con l'invio dei messaggi sia della 6^a Flotta che di Cincusnaveur. Melillo, non ha spiegato perché alle lettere del 20 e del

23 dicembre 80 siano state allegare le copie conformi del messaggio di Cincusnaveur, predisposte e firmate dallo stesso Melillo, mancanti, come già detto, di dati importanti mentre una di esse, quella inviata al 2° Reparto, addirittura con la data manoscritta del 3.12.80 come data di origine del messaggio e non quella reale del 3.07.80. Né è mai stato spiegato, in questo proveniente da Tascio, perché la data manoscritta non appare nella fotocopia inviata dal 2° Reparto al PM Santacroce il 23.12.80, mentre è presente nella copia consegnata dal generale Tascio nel corso dell'esame testimoniale del 24.10.89 a questo GI.

Anche la vicenda delle date manoscritte sul telex di Cincusnaveur dall'Aeronautica è alquanto singolare, se non risibile, giacché sia lo Stato Maggiore che i diretti interessati, ovvero gli imputati Bartolucci, Ferri, Tascio e Melillo hanno fornito più versioni contraddittorie tra loro. Innanzitutto si deve dire che la data manoscritta 3.12.80 appare nella minuta conservata agli atti del 2° Reparto. L'assenza della data nella copia inviata a quest'Ufficio il 23 dicembre 80, dal SIOS, ha due possibili spiegazioni: 1. è stata volutamente nascosta nella fotocopiatura del documento inviato all'AG; 2. non vi era nella copia originale inviata dallo Stato Maggiore al 2° Reparto il 20 dicembre 80, ma è stata apposta da quest'ultimo Reparto dopo la trasmissione al PM. C'è però da ricordare che Melillo attribuisce l'apposizione della data ad un suo distratto collaboratore, mentre Tascio esclude che sia stato il suo Reparto a scrivere quella data. Come si può ben vedere ognuno respinge colpe e di fatto si compie un vero e proprio vicendevole scarico di responsabilità, nel quale nessuno però riesce a dare una versione plausibile. E' stato invece riscontrato che nella copia conforme, originale, custodita agli atti del 3° Reparto v'è apposta a matita la data del 3 luglio 80 - vedasi acquisizione nr.140 del luglio 91. V'è da rilevare che lo Stato Maggiore nella trattazione di questo materiale documentale, riferito al documento di Cincusnaveur, ha ingenerato solo confusione ed ha condotto ricerche con notevole superficialità. Infatti nel luglio 91, come già s'è detto, quest'Ufficio richiedeva allo Stato Maggiore la documentazione relativa alla presenza di mezzi aeronavali statunitensi; a risposta veniva consegnata documentazione generica, senza specificare la natura degli atti, tra cui era compresa la copia conforme, originale, del telex di Cincusnaveur predisposta da Melillo il 20 dicembre 80 con la scritta a matita 3.07.80. Nell'ottobre 91 venivano richieste le copie originali delle lettere datate 20 e 23 dicembre 80 con relativi allegati; a risposta si consegnavano in effetti gli originali. In quello del 2° Reparto era allegata la copia conforme con la scritta 3.12.80; in quella del 3° Reparto era allegata la copia originale del telex di Cincusnaveur nella sua interezza e non quindi la copia conforme che

era stata già consegnata il 12 luglio 91 e di cui non si faceva menzione nella trasmissione della documentazione. Nel gennaio 92 quest'Ufficio chiedeva allo Stato Maggiore l'originale del telex di Cincusnaveur e, come già detto, lo Stato Maggiore forniva la risposta del 9 gennaio 92. Precisava altresì che gli unici presunti originali erano stati trasmessi nell'ottobre 91; anche in questa circostanza non s'è fatto riferimento al documento inviato nel luglio 91 con la data scritta a matita. Questa confusione documentale ha determinato la mancata individuazione e il confronto dei messaggi con le date manoscritte discordanti, e quindi la relativa contestazione agli imputati.

Nella memoria difensiva Melillo, dopo aver esaminato le varie copie conformi da lui predisposte nel dicembre 80, perviene ancora, rispetto alle altre memorie difensive presentate nel tempo, ad altra conclusione. Così scrive a pagina 134: "le copie conformi allegate alla minuta non declassificata rinvenuta presso il 3° Reparto (all.9) e soprattutto quella giunta al Gabinetto del Ministro della Difesa (all.10) sono diverse da quelle della minuta dopo la declassificazione del 1989 (all.12) e della copia interna per il 2° Reparto SIOS. Infatti le firme del generale Melillo sono diverse, anche se entrambe sembrano attribuibili allo stesso generale Melillo. Ciò può solo significare che le copie conformi alterate con la falsa data posticipata a mano sono state sostituite in seguito poiché altre probabilità appaiono estremamente ridotte e poco credibili. Si deve porre in evidenza, a questo punto, che Melillo non ha consultato l'acquisizione nr.140, ove è contenuta tra la documentazione la copia conforme originale consegnata dal 3° Reparto il 12 luglio 91, con la data scritta a matita 3.07.80, prima al Gruppo di Lavoro Ustica dello SMA e successivamente a quest'Ufficio. Melillo sostiene, nella parte relativa alla sintesi della sua memoria difensiva, pagina V, la notevole importanza del messaggio di Cincusnaveur del 3 luglio 80 al fine della "verifica" disposta dal Capo di Stato Maggiore Bartolucci, poiché esso escludeva categoricamente attività aeronavali della 6^a Flotta USA nell'area di Ustica, ove era sovente che le portaerei effettuassero esercitazioni aeree in acque internazionali senza richiesta di autorizzazioni alle autorità italiane. Nel contempo precisa che non conosce le modalità con cui la copia del messaggio giunse al 3° Reparto e presume una iniziativa dell'Addetto aeronautico statunitense oppure di una richiesta informale allo stesso Addetto da parte del SIOS.

La disamina di Melillo sulle copie conformi del messaggio Cincusnaveur, da lui firmate e fatte predisporre nel dicembre 80, mette in evidenza ulteriori interrogativi che non devono essere ricercati altrove, ma devono essere chiariti, una volta per tutte, da Melillo. Infatti, non per ripetersi, ma occorre per l'ennesima volta ricordare quante sono le copie

conformi originali sequestrate e consegnate a quest'Ufficio dai vari Enti originatori e destinatari. Sono stati rinvenuti gli originali del messaggio per copia conforme: al 3° Reparto, consegnato a quest'Ufficio il 12 luglio 91 ed inserito nell'acquisizione nr.140; al 2° Reparto, consegnato a quest'Ufficio il 15 ottobre 91 ed inserito nell'acquisizione 196 - 1° Volume -. In nessun altro Ente destinatario è stata rinvenuta copia conforme originale. Infatti: presso lo Stato Maggiore Difesa s'è rinvenuto solo la fotocopia sia della lettera del 20 dicembre che dell'allegato messaggio, consegnato tra l'altro nel dicembre 88 dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, acquisizione nr.141 - 2° Volume -; presso il Gabinetto della Difesa risulta la fotocopia del messaggio, quindi non l'originale, mentre la lettera del 20 dicembre, anch'essa in fotocopia, riporta però il timbro con la dicitura "riservato" in originale; agli atti di questo procedimento risulta essere stata trasmessa il 23 dicembre 80 la fotocopia del messaggio per copia conforme.

Melillo deve anche chiarire dove ha rinvenuto la copia della lettera del 20 dicembre 80 con relativa declassifica e allegata copia del messaggio con la data scritta a mano 3.12.80, inserita nella sua memoria difensiva come allegato 12. L'imputato al riguardo precisa che quella è la copia del 3° Reparto dopo la declassifica nel novembre 89. Ebbene la copia originale del 3° Reparto con relativa declassifica è diversa da quella prodotta da Melillo proprio nella parte relativa alla declassifica - diversa grafia -; alla stessa non è allegata la copia conforme bensì l'originale del messaggio Cincusnaveur, così come risulta nell'acquisizione 205 del 16.10.91. V'è da considerare altresì che l'originale della copia conforme consegnata dal 3° Reparto il 12 luglio 91, acquisizione nr.140, presenta la data scritta a matita 3.07.80 ed è differente dalle fotocopie prodotte da Melillo - timbri del Reparto e firma, inserite nella memoria difensiva come allegati 9 e 12. Si deve evidenziare anche che le copie inserite negli allegati 9 e 10 della memoria difensiva, sono uguali sia nel timbro che nella firma, ma l'originale di esse però non è stato mai consegnato né rinvenuto.

Invero in questa vicenda sono tali e tante le discordanze da non poter essere attribuite solo a negligenze di sedicente personale che collaborava con Melillo o Tascio. Queste discordanze devono invece esser definite vere e proprie omissioni e reticenze, da porre a responsabilità degli imputati di quello Stato Maggiore.

Melillo nella sua memoria difensiva tiene a sottolineare che, alla richiesta informale di Bartolucci di avere notizie sull'incidente riguardo alla possibilità di una collisione, altrettanto informalmente effettuò una verifica e non un'inchiesta per fornire risposte pronte di prima impressione al superiore. Evidenzia anche come la richiesta di notizie da parte di un

superiore molto spesso non comporti la stesura di documenti, ma solo un rapporto a voce. Precisa ancora che la verifica determinò la raccolta di notizie diversificate e perciò avrebbe potuto richiedere la produzione di una documentazione, ma le profonde conoscenze di Bartolucci e del Capo di Gabinetto, De Paolis, e non ultima una situazione gravemente deficitaria di ufficiali del 3° Reparto, suggerirono le vie brevi. Su questo punto deve porsi in risalto la contraddizione tra quanto afferma Bartolucci nella sua memoria difensiva e Melillo. Infatti Bartolucci esclude qualsiasi incarico sia formale che informale a Melillo; anzi aggiunge che la verifica rientrava nei suoi compiti a chiarire il caso ed a controllare che le operazioni di ricerca e soccorso si svolgessero nel migliore dei modi.

Melillo afferma poi e sottolinea che il plotting di Ciampino giunse in visione allo SMA senza i due plots -17 e -12. Questo significa che comunque Melillo ha preso visione del plotting, ma si deve ricordare che questo documento non è stato mai trovato presso lo Stato Maggiore o più precisamente al 3° Reparto. Melillo è poco credibile quando afferma di questo suo ben preciso ricordo del plotting, anche perché egli afferma nella sua memoria che a visionarlo fu il personale del suo 5° Ufficio e non lui direttamente; per cui quei dati potevano essere inseriti nel plotting, ma questo non gli venne riferito da parte dei suoi subalterni. Melillo altresì nella sua memoria ritiene possibile che quel plotting sia stato portato in visione al Capo ed al Sottocapo da parte dell'Ispettore generale Fazzino. Come ben si può notare Melillo mentre da un lato non può fare altro che ammettere di aver ricevuto il plotting di Ciampino, per disculparsi dall'altro lato deve sostenere la possibilità della visione del plotting da parte di Bartolucci e Ferri, supponendo una circostanza difficilmente plausibile, e cioè che fosse stato portato in visione allo Stato Maggiore dall'Ispettore Fazzino. Considerato che Fazzino ha sempre escluso questa circostanza, che esso Melillo sostiene di non averlo mai portato in visione ai predetti Bartolucci e Ferri, con tale tesi si vuole avvalorare così la impostazione difensiva di questi ultimi che non lo hanno mai visto. Probabilmente essi non hanno mai visionato il plotting, ma sia Bartolucci che Ferri non sono credibili quando affermano, nelle proprie memorie, che lo SMA non ha avuto mai conoscenza del documento in questione; e perciò ci si domanda perché Melillo riferisca il contrario, cioè che il plotting sia stato ricevuto dallo SMA e visionato dal suo 5° Ufficio, competente a livello di Stato Maggiore ad interpretare i dati del traffico aereo.

Melillo, in relazione ai dati della Difesa Aerea, richiesti il giorno dopo l'incidente al ROC di Martina Franca, sostiene che fu richiesta solo la parte che interessava l'intorno del punto dell'incidente; intorno, da cui non risultò

la presenza di velivoli estranei che avrebbero potuto collidere con il DC9. Sostiene altresì di non aver avuto l'obbligo né di sollecitare né di controllare la lettura dei dati radar della Difesa Aerea, compito che spettava al 3° ROC e, semmai, all'ITAV. Anche in questo caso la difesa di Melillo non è credibile. Infatti il telex pervenuto da Martina Franca la notte del 28 giugno al 3° Reparto riporta dati che sicuramente dovevano essere approfonditi dallo Stato Maggiore, al fine di poter quest'ultimo fornire al Ministero della Difesa dati certi e non di dubbia interpretazione. Nel telex si legge: che il DC9 potrebbe correlarsi con la traccia LK477 - avvistata dal centro radar di Licola - e con quella avente numero AJ421 avvistata dal centro radar di Marsala; sempre nei dati riferiti al centro radar di Licola viene inserita una traccia senza alcuna identificazione, perché proveniente dall'area free plot, che riportava orari riferiti al periodo dell'incidente. Questi erano dati incerti che sicuramente dovevano essere approfonditi o su cui si sarebbero dovuti chiedere chiarimenti da parte del 3° Reparto. V'è da dire, una volta per tutte, che i dati riferiti al sito di Ferrara meglio definito come 11° CRAM di Poggio Renatico, non erano stati inseriti nel telex di Martina Franca al fine di ricostruire il percorso del DC9 Itavia, come sostengono gli imputati, ma solo perché nell'arco della notte era stato accertato dal capo controllore del SOC di Martina Franca, capitano Patroni Griffi, l'inesistenza della traccia LK477 - attribuita al DC9 - presso il sito originatore di Potenza Picena e nel caso specifico era stato inviato il plottaggio della vera traccia del DC9 Itavia che era la LE157, riportata quest'ultima anche nel telex del 28 giugno. Come si può ben vedere i dati riportati nel telex da Martina Franca erano inattendibili e fuorvianti - LK477 correlata al DC9 inesistente, altro velivolo senza alcuna identificazione - dati di cui un attento esperto di Difesa Aerea, quali erano sia Bartolucci che gli altri suoi stretti collaboratori dello Stato Maggiore, nel caso specifico Melillo, doveva rendersi conto, e quindi approfondire gli accertamenti. Non c'era altri migliore di questi personaggi dello Stato Maggiore che potesse riferire sia al Governo che alla Magistratura sui dati della Difesa aerea, anche perché nella commissione Luzzatti, l'unico appartenente alla Forza Armata - il maggiore Mosti - era un esperto di Traffico aereo e non di Difesa aerea. Si deve altresì sottolineare, quanto alla traccia LK477, di cui il SOC di Martina Franca aveva accertato l'inesistenza sin dalla notte dell'incidente, che l'Aeronautica sino all'ottobre 1989 l'ha indicata come quella appartenente al DC9 Itavia.

Melillo sostiene poi che egli non ha avuto parte nelle attività connesse al sequestro delle registrazioni radar disposte dalla Magistratura. Anche se è vero che non risulta esservi stato mai un contatto diretto tra Melillo ed i magistrati, non si può non evidenziare il comportamento tenuto dai suoi

diretti collaboratori del Reparto nella vicenda, a partire proprio dal colonnello Brindisi del 5° Ufficio del 3° Reparto, che riferisce a Fiorito De Falco il 19 luglio che non poteva esser consegnata alcuna documentazione dei radar della Difesa Aerea, concentrata a Trapani Birgi, senza il nulla osta del Gabinetto della Difesa. Si ricordi anche che il citato Brindisi nell'unico esame testimoniale reso, nel luglio 91, ha dichiarato che egli dava ordini solo dopo aver ricevuto le disposizioni di Melillo e in alcuni casi da Ferri; come non si può altresì non rammentare il colloquio tra il colonnello Sidoti e Fiorito de Falco il 2 ottobre 80, quando l'ufficiale del 3° Reparto rimprovera a Fiorito la frase ambigua inserita nel verbale di sequestro del 22 luglio 80, da cui scaturisce la missione del PM nel centro radar di Marsala il 3 ottobre 80 per prelevare i nastri di registrazione; così come non si possono non porre in evidenza le disposizioni impartite da Melillo nell'ottobre 80 al Centro di Borgo Piave, cioè di consegnare parti limitate dei tabulati THR ricavati dai nastri di registrazione di Marsala, eliminando le coordinate x e y, cosicché nessuno fosse in grado di interpretare i dati estrapolati l'11 e il 17 novembre 1980 in quel Centro.

Melillo sostiene altresì di non aver predisposto documenti per il Ministro della Difesa per la riunione del CIIS del 19 dicembre 80. Su questa vicenda non sono stati trovati documenti che possano confermare quest'attività. Il PM ha argomentato che la dichiarazione di Lagorio il 19 dicembre 80 al CIIS discendesse da attività del nostro, perché costui proprio in quel periodo, tra il 17 dicembre e 18 dicembre, come risulta nella sua agenda brogliaccio sequestrata nel settembre 95, aveva predisposto una bozza di lettera, che poi viene riportata ufficialmente solo il 20 dicembre 80. Ma è anche vero che l'intervento di Lagorio, il 19 dicembre, è così breve che difficilmente si può ricollegare ad appunto od informativa dello Stato Maggiore.

Melillo infine sostiene di non aver inserito elementi falsi e fuorvianti nella lettera predisposta il 20 dicembre 80 per lo Stato Maggiore Difesa a firma di Ferri. Invece è stato accertato, oltre quanto già detto per il messaggio Cincusnaveur, che nella lettera sono state riportate notizie di tal genere - cambio del nastro a Marsala per dimostrazione al personale, mentre nella realtà il cambio fu effettuato per l'esercitazione Synadex; esistenza di dati radar del sito di Siracusa - di cui non è stata mai trovata alcuna traccia documentale né allo Stato Maggiore né presso i centri periferici competenti - ; parziali notizie sull'aero-bersaglio rinvenuto ad Acquadolci (ME) il 20 settembre 80; completa omissione del plotting di Ciampino.

In relazione alla contestazione del PM riferita all'inchiesta condotta dal 3° Reparto che incluse fra le indagini l'interrogatorio ai controllori di

Ciampino, sulla base dell'appunto del tenente colonnello Argiolas, v'è da dire che effettivamente, sulla scorta di quanto scritto nell'appunto citato, quel personale fu sentito dalla Commissione Luzzatti e non dallo Stato Maggiore.

Con la stessa motivazione che per i suoi coimputati Melillo deve essere rinviato a giudizio per il delitto di cui al capo A dell'epigrafe; e deve essere prosciolto per non doversi procedere per il delitto di cui al capo B perchè il fatto non è previsto come reato.

5. Tascio Zeno.

Il generale Zeno Tascio all'epoca dei fatti era il Capo del 2° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Servizio informazioni operative e situazioni. Ha rivestito tale incarico dal 10 aprile 79 fino al 15 dicembre 81. Successivamente è stato Ispettore dell'Aviazione per la Marina fino al gennaio 84; ha poi assunto l'incarico di Capo Ufficio Generale del Capo di Stato Maggiore della Difesa, all'epoca il generale Lamberto Bartolucci. Dallo Stato Maggiore Difesa è poi passato nell'aprile a dirigere l'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo ITAV, che ha retto fino al dicembre 86; per quindi rivestire l'incarico di Ispettorato Generale Logistico con il quale ha terminato il servizio attivo, congedandosi nel dicembre 92.

A suo carico stanno le stesse imputazioni che contro Bartolucci e gli altri di quello Stato Maggiore. Ma oltre stanno quelle ex art.323, 255, 490 e 351 c.p.. Quanto all'imputazione dei delitti ex artt.323 c.p. essa è stata attribuita, perché – dopo avere omesso di riferire alle Autorità politiche e giudiziarie le informazioni concernenti la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 80 e l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo, abusando del proprio ufficio, e al fine di impedire che potessero emergere a qualsiasi titolo eventuali responsabilità commissive od omissive dell'Aeronautica Militare o di Forze Armate di Paesi alleati – forniva al magistrato inquirente una informativa, quella datata 23 dicembre 80 (contenente anche copia conforme di un telex al quale era stata soppressa la data), nella quale non si faceva cenno a tale attività. Quanto all'imputazione dei delitti ex artt.255, 476, 490 e 351 c.p. esse gli vengono attribuite perché, al fine di occultare la perpetrazione del delitto tradimento nella forma di attentato contro gli organi costituzionale, sopprimeva od occultava gli atti concernenti i rapporti intercorsi tra il SIOS e gli Addetti militari statunitensi in epoca prossima al 23 dicembre 80.

L'imputato s'è mostrato assolutamente chiuso nel corso degli interrogatori, sia sulle questioni concernenti la vicenda del DC9 Itavia che in quelle relative alla caduta del MiG23 libico; rigettando le accuse e rispondendo specie alle contestazioni di documenti o di suoi scritti con degli immotivati "non ricordo", o asserendo allorchè dava risposta ad alcune domande che egli vi riusciva non con l'ausilio di memoria diretta dei fatti, ma soltanto "ora per allora", riferendosi cioè a quanto da lui conosciuto nel tempo sulle inchieste. Le risposte più accurate apparivano chiaramente originate da una attenta lettura degli atti processuali depositati e di quelli realizzati nel corso dei lavori della Commissione Stragi.

La posizione del generale Tascio viene in evidenza nel corso dell'inchiesta per le attività svolte dal 2° Reparto, ufficio della "intelligence" della Forza Armata, che seppur non interessato alle vicende di soccorso e ricerca nell'immediatezza del fatto, viene coinvolto sin dalla mattina del 28 giugno 80 in indagini di iniziativa e di collaborazione con gli Addetti aeronautici presso l'ambasciata USA in Roma e, dal mese di luglio, anche con il S.I.S.MI. E' Tascio che manda i suoi uomini a verificare la natura di reperti aeronautici, prima della visione e dell'esame sia del Magistrato inquirente che dei periti d'Ufficio; è Tascio che esprime il parere sul contenuto del segreto militare dei nastri di registrazione di Marsala e su quali dati possano essere acquisiti dall'AG; è Tascio che propone al Sottocapo, all'epoca il generale Ferri, di trasmettere le precisazioni della Forza Armata, già inviate il 20 dicembre allo Stato Maggiore Difesa, anche al PM di Roma, allorchando una campagna stampa attacca l'Aeronautica per scarsa collaborazione all'accertamento della verità. E' proprio Tascio che il 22 dicembre ha un colloquio prima telefonico e poi personale con l'inquirente; anche se su quest'ultimo punto non s'è mai fatta piena luce, giacchè da un appunto scritto appare essere stato il colonnello Gaudio ? ma comunque questi avrebbe parlato in nome e per conto del suo capo ? e non Tascio a conferire con il procuratore. Dall'incontro emerge che il PM avrebbe accettato solo risposte ufficiali, cosicché l'indomani Tascio trasmette la stessa nota, inviata il 20 dicembre allo Stato Maggiore Difesa a firma del generale Ferri, con allegata la copia conforme del messaggio Cincusnaveur predisposta dal 3° Reparto priva della data manoscritta 3.12.80. Quest'ultimo dato significativo si evidenzia in quanto l'unica copia ad avere la data in disamina è proprio il documento conservato agli atti del 2° Reparto, da cui fu estratta la fotocopia allegata alla nota inviata al PM Santacroce, che come già detto. non reca però la data manoscritta.

Il generale Tascio è stato assente, dopo il 27 giugno 80, dal suo ufficio per missioni, di cui v'è traccia documentale, dal 7 al 10 luglio per

servizio a Baghdad; dal 18 al 19 e il 22 luglio a Caccuri e Castelsilano (CZ) luogo di caduta del MiG23 libico. In licenza ordinaria dal 1° al 31 agosto presso la località di Nocera Tirinese (CZ). Durante il suo periodo di assenza è stato sostituito al comando del Reparto nel mese di luglio dal colonnello Borzacchini e nel mese di agosto dal colonnello Bompreszi. Ma è stato accertato che in quel Reparto non tutte le missioni venivano registrate, come è provato da quella del 4 luglio di Bompreszi, Argiolas e Zecchini a Boccadifalco. Sulla questione il tenente colonnello Di Ruzza Mario, capo della sezione amministrativa del 2° Reparto nel 1980, ha precisato che il mancato rinvenimento dei fogli di viaggio non significava che la missione non fosse stata effettuata, in quanto esisteva un registro per i cosiddetti fondi riservati, che erano impiegati su ordine scritto del capo Reparto, cioè Tascio; ordini nei quali non si menzionava, per ragioni d'opportunità, lo scopo delle missioni (v. esame Di Ruzza Mario, GI 14.06.96 e 25.03.97). Questo registro veniva distrutto con cadenza annuale, ed in vero l'esemplare dell'80 non è stato mai consegnato dall'AM né rinvenuto su specifica richiesta di quest'Ufficio. Da qui la presunzione che varie missioni possano essere state compiute sugli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico, delle quali non si è mai venuti a conoscenza, perché non formalizzate in documentazione, come invece avvenne per quella del 4 luglio 80 a Boccadifalco. Si deve ricordare altresì che Tascio fino al 4 marzo 97 aveva sempre sostenuto di aver trascorso l'intero periodo di licenza, dal 1° al 31 agosto nella località calabrese già detta, senza mai menzionare di essere rientrato nella capitale per i funerali di un parente, nel periodo compreso tra il 9 e 10 agosto. Si è venuti a conoscenza di questo viaggio attraverso un sequestro documentale dei certificati di viaggio presso lo Stato Maggiore, tra i quali risulta la richiesta avanzata del generale Tascio l'11 agosto 80, di beneficiare dello sconto per l'acquisto di un biglietto aereo, per servizio, sulla tratta Roma-Lamezia Terme per il medesimo giorno.

Il vero ruolo del generale Tascio nelle vicende a giudizio sin dal mattino successivo alla caduta del DC9, viene portato alla luce dalle incisive audizioni condotte dalla Commissione Stragi nei confronti del generale il 26 luglio, il 19 e il 31 ottobre 89. Contrariamente all'inchiesta dell'Aeronautica di quello stesso anno, voluta dal Ministro della Difesa, Zanone e condotta dalla Commissione Pisano tra il 17 marzo e il 5 maggio in cui non sono assolutamente prese in considerazione le attività del 2° Reparto nel 1980, anche se nella relazione finale si trattano argomenti che comunque il SIOS aveva trattato in proprio o in collaborazione con altri Reparti dello Stato Maggiore. E nella quale Tascio non viene mai interrogato, a differenza dei generali Bartolucci, Ferri e Melillo, ai quali la Commissione chiese

comunque chiarimenti. Nella relazione finale Pisano si affrontano più argomenti quali l'operato della polizia giudiziaria nell'esecuzione del provvedimento della Procura di Palermo, il rinvenimento dell'aereo bersaglio di Acquadolci (ME), il segreto militare sui nastri di registrazione di Marsala che investivano direttamente responsabilità del SIOS o comunque rientranti nella sua sfera di attribuzioni; di conseguenza la Commissione "Pisano" avrebbe dovuto necessariamente fare riferimento al suo responsabile cioè al generale Tascio. E' questa una delle carenze più gravi di quella Commissione. Per quanto concerne più da presso la nota inchiesta del Working Group presso l'ambasciata americana, che ebbe nell'AM relazioni esclusive e continuative con il 2° Reparto, Tascio mostra addirittura di non averne alcuna conoscenza. Nega persino di conoscere il capo della stazione CIA di Roma Clarridge (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 29.05.92). Negazione che confermerà anche nel '97 di fronte a precisa contestazione dell'annotazione, che compare in data 14 luglio nell'agenda 80 dell'Americano così come negherà ogni dichiarazione che lo concerne rilasciata dal Clarridge (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 04.03.97).

Il 4 luglio 80, come s'è detto, il colonnello Bompreszi, il maresciallo Zecchini – del 2° Reparto – e il tenente Colonnello Argiolas – del 3° Reparto Ufficio Sicurezza al Volo- effettuarono un sopralluogo all'aeroporto di Boccadifalco per accertare se tra i reperti vi fosse materiale aeronautico estraneo al DC9 Itavia, in particolare, un seggiolino eiettabile di un F4 o di un velivolo americano. Nell'agenda del 1980 di Tascio viene riportato in data 4 luglio: "Bompreszi-Argiolas. Tutte balle su velivoli militari: seggiolino=DC9 giubbotto=da marinai ++ ship – radio portatile per piloti=apparati radiosonda meteo – polistirolo – contenitori per boe sonore a niente a che vedere – rottami chiaramente del velivolo seggiolino del pilota frantumato".

Sul punto l'imputato ha fornito diverse e contrastanti versioni. Nell'esame testimoniale del 24.10.89 riferiva che il sopralluogo era stato effettuato in esito ad una sua disposizione originata dalla richiesta "di non so quale superiore". A dir il vero di superiori nella scala gerarchica Tascio ne aveva ben pochi, e cioè solo il Sottocapo e il Capo SMA; era quindi difficile sostenere, quando era semplice teste, questo difetto di memoria. Nell'interrogatorio del 6 marzo 97 invece rammentava che l'ordine di effettuare il sopralluogo era stato "sicuramente" dato dal Sottocapo Ferri e "forse" su richiesta del S.I.S.MI. A tal proposito si rammenta che il generale Ferri ha sempre affermato di non aver avuto alcun contatto con il S.I.S.MI. Si deve ribadire, come gli è stato puntualmente contestato in questo interrogatorio del marzo 97, che l'unico suo superiore diretto era il

Sottocapo generale Ferri, e che solo per alcune competenze egli poteva ricevere disposizioni anche direttamente dal Capo di Stato Maggiore generale Bartolucci.

L'appunto della missione del 4 luglio, si ricordi, viene redatto il 9 successivo dal tenente colonnello Argiolas; il seguente 10 è posto alla visione dei generali Melillo e Ferri. Melillo, in una sua nota manoscritta allegata all'appunto, decreta che dovrà essere il 2° Reparto, a trasmetterlo sia al S.I.S.MI che al Gabinetto della Difesa. Il 16 luglio 80 Tascio dà disposizioni al suo 3° Ufficio di modificare il contenuto dell'appunto redatto da Argiolas allo scopo di inviare una sintesi al generale Pugliese – vice Capo di Gabinetto della Difesa – e al S.I.S.MI; come avviene ma in data 9 agosto, cioè a distanza di 23 giorni. La nota non è a firma del generale Tascio, in licenza dal 1° agosto, ma del reggente interinale, colonnello Bomprezzi. Le ragioni di questo ritardo nell'inoltro del documento non sono mai state chiarite; come altresì non è stato spiegato perché l'invio della documentazione sia avvenuto nel periodo di assenza del generale Tascio. Al proposito, Tascio, come già detto, tra il 9 e il 10 agosto era rientrato a Roma; circostanza questa che potrebbe indurre a ritenere che il colonnello Bomprezzi pose in essere quell'attività proprio il 9 agosto non di propria iniziativa o per routine del Reparto, ma perché in tal senso ordinato da Tascio, che di sicuro mise piede in ufficio, per il ritiro della richiesta di riduzione del biglietto aereo, e prese visione del materiale documentale. Il lavoro effettuato quel 9 agosto riguardava: l'invio di note al Gabinetto della Difesa e al S.I.S.MI con l'appunto del sopralluogo di Boccadifalco; la restituzione del nastro di registrazione del 18 luglio 80- incidente MiG libico -, prelevato il 30 luglio seguente, al 32° CRAM di Otranto; e la richiesta per le vie brevi al 3° ROC di Martina Franca dell'interpretazione dei plottaggi giunti dal S.I.S.MI il giorno prima. Presa visione della documentazione inviata il 9 agosto e delle contestazioni mosse dall'Ufficio, non ultima la ragione dell'invio di tale nota, Tascio dopo aver asserito che né lui né Bomprezzi erano autorizzati ad inviare direttamente alcuna nota al Gabinetto della Difesa, dichiara: “francamente non me lo ricordo” (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 06.03.97), smentendo in realtà se stesso poiché in data 24.10.89 aveva dichiarato che del sopralluogo aveva riferito ai suoi superiori “inviando copia della relazione anche al Gabinetto del Ministero” (v. esame Tascio Zeno, GI 24.10.89).

In data 21 luglio 80 perviene al SIOS, per conoscenza, un messaggio dall'ITAV concernente la richiesta dell'invio della documentazione da Trapani e Ciampino da consegnare al PM a seguito del decreto di sequestro emesso il 16.07.80; il generale Tascio e il Reparto da lui diretto, pur venuti a

sapere della questione, non pongono almeno ufficialmente, in essere alcuna attività.

Tascio nel corso della prima audizione in Commissione Stragi minimizza i rapporti con il S.I.S.MI, riferendo che “ciascuna Forza Armata può fornire al S.I.S.MI competenza tecnico-operativa nel quadro delle attività assegnate” (v. audizione Tascio Zenò, Commissione Stragi 26.07.89). Questi contatti generici e limitati vengono però smentiti da una annotazione riportata nella stessa sua agenda sotto la data del 28 luglio 80, annotazione dalla quale emergono chiaramente i contatti del SIOS con il S.I.S.MI : “Notarnicola 28 1100 – un suo Uff.le qui – sparsa la voce ad alti livelli – DC9 Ponza tracce registrate – un Uff.le le si è mosso subito e testimonierà” (v. agenda Tascio, reperto 262 sequestro 08.07.95). L’alto ufficiale a proposito di questa annotazione, dichiarerà, come usuale, di non ricordare alcunchè (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI 04.03.97); impedendo così, come d’altra parte aveva già fatto il generale Notarnicola, che si acclarasse uno dei passaggi fondamentali degli eventi e particolarmente la connessione tra il disastro di Ustica e l’incidente di Castelsilano, che viene implicitamente indicata in questa annotazione.

Va ricordato che il 29 e 30 luglio 80 il S.I.S.MI acquisisce tramite il suo Centro di Bari tracciamenti radar concernenti la caduta del DC9 Itavia e quella del MiG23 libico; documentazione rilevata direttamente dal maresciallo Maraglino Cosimo del Nucleo del S.I.S.MI di Taranto, ed inviate dal Centro CS a Roma con due distinte missive, entrambe di risposta a richieste formulate per le vie brevi. Con la missiva del 29.07.80 veniva trasmessa copia delle registrazioni dei tracciamenti radar di Marsala e di Licola in forma alfa-numerica nonché copia della mappa dei recuperi dei relitti del velivolo Itavia. Con la seconda missiva, datata 30.07.80, veniva trasmessa copia dei tracciamenti radar di Otranto, Marsala e Siracusa concernenti le registrazioni del giorno di caduta del MiG libico.

Lo stesso 29 luglio 80 il S.I.S.MI prepara un appunto interno, per il Direttore Santovito, a firma del colonnello Notarnicola- Capo della 1^a Divisione – avente ad oggetto: “Disastro aereo per la caduta di un DC9 Itavia sulla rotta Bologna-Palermo”, nel quale, dopo un vago riferimento ad illazione apparsa sulla stampa concernente le relative cause dell’incidente, al punto b), viene fatto riferimento al SIOS, che per mezzo del suo Capo Reparto ha: “...precisato che traccia del volo dell’aereo è stata registrata dal ROC di Martina Franca ed è stata consegnata alla Magistratura; - precisato che dalla registrazione non si rileva alcun indizio che possa suffragare un’ipotesi di collisione...”; escluso “...che nella zona del disastro fossero in volo contemporaneo altri velivoli precisando al riguardo che un altro

aeromobile era transitato ... a cinque minuti di distanza dall'aereo dell'Itavia ... ad un'altezza di circa 10.000 metri superiore..."; acconsentito "a ricercare copia della registrazione ... presso il ROC di Martina Franca" (nota S.I.S.MI 04/263/3^a del 29.07.80 – sequestro 08.10.91).

Successivamente perviene al SIOS una missiva del S.I.S.MI datata 8 agosto 80, nella quale viene richiesta l'interpretazione dei dati di plottaggio di Licola e Marsala; in effetti un "aiuto" da parte del SIOS appariva necessario, giacchè quel Servizio aveva confuso l'orario zulu con quello locale, alterando in questo modo tutti i movimenti dei velivoli di due ore. Questa errata interpretazione del capitano Masci – della 1^a Divisione S.I.S.MI – aveva purtroppo preso corpo in un appunto per il Direttore del Servizio datato 6 agosto 80; l'errore venne emendato il 28 agosto 80, allorchè il S.I.S.MI elaborò un appunto in cui si precisava che i "dati esplicitati" in quello del 6 agosto non erano corretti, perché all'ora iniziale e finale andavano aggiunte due ore; e inoltre che l'analisi dei dati di plottaggio faceva escludere "categoricamente" l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 con altro velivolo "ancorché non identificato".

Il 13 agosto 80 il 3° ROC trasmette al SIOS che aveva richiesto per le vie brevi la trasposizione su carta dei plottaggi al citato ROC, sei cartine riproducenti lo sviluppo delle tracce inviate in data 8 agosto. Il 14 agosto le cartine trasmesse dal 3° ROC vengono inviate dal SIOS al S.I.S.MI.

Di tutta questa attività, nonostante il copioso materiale documentale a comprova dei contatti con il Servizio, Tascio non ha rammentato alcunchè, limitandosi a prendere atto della annotazione da lui apposta sul diario il 28 luglio 80. Tuttavia da un appunto del S.I.S.MI inviato all'on.le Mazzola il 18.12.80, nota alla quale verrà apposta la data del 23.12.80 al suo rientro nella 1^a Divisione, emerge che "le valutazioni del SIOS/AM avanzate in via riservata portano ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo le cause del disastro" (v. appunto 23.12.80 – acquisizione presso la I^a Divisione S.I.S.MI 8.10.91)

In contrasto con le amnesie dell'imputato deve, sul punto, essere rammentato quale fosse il suo giudizio, quale Capo del 2° Reparto, sugli appunti elaborati dal S.I.S.MI il 29 luglio e il 6 agosto 80: "dimostrano modesta dimestichezza con terminologie chiaramente intuire il riporto e l'interpolazione da parte dell'estensore di pareri generici e non circostanziati, espressi da personale AM in circostanze certamente informali."; e specificamente sull'appunto del 6 agosto vien detto che "è costruito ... sulla scorta di un sommario esame condotto con l'ausilio di personale SIOS/AM conoscitore di dati riguardanti i plottaggi radar, ma non tecnico qualificato. L'intero documento si base su un errore di lettura degli

orari degli avvistamenti Sono rimasto colpito e disorientato per quanto si è accreditato, ma ancora più per la confusione che la lettura di questo documento ha potuto creare in chiunque...” (v. reperto 57- sequestro generale Tascio 08.07.95). Di tali rapporti, al di là delle forti parole di riprovazione sull’attività del S.I.S.MI e marginalmente anche di personale del Reparto da lui diretto, rimane traccia nell’agenda di Tascio dove, come s’è detto, al 28 agosto scriverà “Notarnicola 28 11.00 un suo ufficiale qui”.

Le annotazioni riportate sulla sua agenda in data precedente all’8 agosto fissano in modo inequivocabile l’interessamento dell’imputato all’incidente del DC9 Itavia manifestato anche con concrete attività di indagine, contrariamente a quanto affermato nelle sue prime dichiarazioni ed audizioni, nelle quali collocava con certezza ogni attività in un periodo successivo all’8 agosto, giustificando ogni riferimento alla vicenda ad indirette notizie percepite e riferite in ambito SMA e rielaborate a livello personale dal S.I.S.MI.

E a tal punto occorre aprire una breve parentesi sui rapporti intrattenuti dall’imputato con il Direttore del Servizio, generale Santovito e con il colonnello Notarnicola. Tascio non nega di aver interloquuto, sempre per motivi d’ufficio, con Santovito e non nasconde che il rapporto con Notarnicola fosse alquanto spigoloso, tanto da non esitare ad affermare che lo stesso colonnello Gaudio, suo subalterno al SIOS, aveva avuto maggiori rapporti con Notarnicola. Ed ancora sui rapporti con il S.I.S.MI: “Non molto efficiente, non era un rapporto foriero di grandi informazioni sostanziali” (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI 18.03.97).

Nega di aver avuto con Santovito alcun rapporto dopo che costui aveva lasciato il Servizio, nonostante gli venga contestata una sua lettera, data 27.08.81, diretta a quel Direttore, dalla quale traspare un legame più stretto rispetto a quel che egli vuol far credere. Tascio giustifica quel tono asserendo che lo aveva usato solo per salutare cordialmente e ringraziare un anziano generale. Ma la sua risposta appare solo di comodo, perché pur continuando egli a sostenere di non aver incontrato Santovito in data successiva al congedo un’annotazione, apposta in data 16.09.81, sull’agenda di Santovito, sequestrata nell’ambito del processo S.I.S.MI – contestatagli – così riporta “20.30 pranzo circolo aviazione (Tascio)”. E persevera nell’affermare deficienza di memoria sul fatto, tentando anche una spiegazione anodina dell’incontro, come di una cena di commiato per il generale Santovito a causa della cessazione dell’incarico del Direttore del S.I.S.MI (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI 18.03.97).

Ma questi ed altri particolari dimostrano che i rapporti tra il S.I.S.MI ed il SIOS, pur non essendo ottimi, furono necessariamente intensi e

coordinati tra loro, così come testimoniano numerose e ripetute attività, quasi frenetiche, svolte da entrambi i Servizi fin dalla seconda metà del luglio 80. Infatti non può riportarsi qui quanto è stato posto in evidenza in altro capitolo sull'attivismo, che alla fine di luglio 80 sia il S.I.S.MI che il SIOS pongono in essere, con particolare attenzione alla zona di Ponza, ove il DC9 transita a brevissima distanza di tempo dal disastro. Ed è proprio questa la zona, lo si richiama, ove i controllori di volo di Ciampino avevano individuato presenze di traffico militare in orario antecedente la caduta dell'aereo; circostanza questa che di certo indusse i due Servizi a considerare un possibile collegamento tra la caduta del DC9 Itavia e quella del MiG libico.

Pur non ripetendo quanto già detto a proposito del relitto rinvenuto in località di Acquedolci il 20 settembre 80, devono essere riportate le dichiarazioni rese al proposito dall'imputato. Nell'esame testimoniale del 24.10.89 riferisce che "a seguito di una notizia stampa" aveva disposto il sopralluogo di personale specializzato, che aveva redatto una relazione sulle verifiche effettuate. Sullo stesso argomento il 6 marzo 97, in interrogatorio, dichiara invece di aver letto "di recente" del rinvenimento del relitto, ma quando gli vengono poste domande specifiche si trincerava dietro ai soliti "non ricordo".

Va comunque ribadito che l'attività di Tascio e del suo Reparto non fu di modesto rilievo. Il 20 settembre l'imputato dispose personalmente il sopralluogo di un suo ufficiale, il colonnello Bomprezzi, che però non si recherà mai ad Acquedolci a causa del tempestivo sequestro del relitto da parte dell'AG, che ne richiedeva anche il trasporto a Boccadifalco; il Bomprezzi a questo punto disporrà l'invio di personale del nucleo SIOS e del 41° Stormo di Catania, che esaminerà il reperto, effettuando anche delle fotografie e sulla base di tali informazioni redigerà l'appunto sopra citato. V'è da dire che il reale motivo che determinò Bomprezzi a delegare il personale di Catania non fu dovuto a ragioni d'ufficio, ma al fatto che il SIOS era venuto a conoscenza, non si è mai accertato da quale fonte, che il PM di Palermo aveva sottoposto a sequestro il relitto, alle ore 12.00 del 20 settembre, ordinandone ai Carabinieri di Acquedolci anche il trasporto all'aeroporto di Boccadifalco. Già s'è scritto sull'effettuazione del sopralluogo di quel personale militare, alle 16. Un ufficiale AM di Catania, il tenente colonnello Vignola, dovette allontanarsi da una cerimonia nuziale alla quale stava partecipando, a causa dell'urgenza con cui gli venne richiesto di visionare questo relitto presso la caserma dei CC. di Acquedolci, luogo ove giunse alle ore 16 di quel 20 settembre, cioè quattro ore dopo che il relitto era stato sequestrato dall'AG. L'attività del SIOS in merito al

rinvenimento di tale relitto impegna per settimane personale ed uffici diversi. Fin dal ritrovamento, quel relitto suscitò l'interesse del 2° Reparto: il tenente colonnello Vignola del 41° Stormo lo esamina; il SIOS invia una relazione di quell'esame al Sottocapo di SMA, al capo del 3° Reparto e 4° Reparto nonché al S.I.S.MI tra il 23 e 27.09.80. Il 6 ottobre in una nota del 4° Reparto diretta ai capi del 2° e 3° Reparto nella quale vengono ancora fatte ipotesi sulla provenienza del relitto, l'imputato annota a margine: "Bisognerebbe identificare questo rottame. Vediamo se con l'aiuto del CC. si riesce a guardarlo nuovamente insieme ad un ufficiale del 4° Reparto"; ciò a chiara dimostrazione di un non secondario interesse del SIOS per quel relitto.

Tutta questa intensa attività, che aveva avuto inizio il 20 settembre e s'era conclusa il 28 ottobre 80 con una relazione finale al capo di Stato Maggiore, non venne portata a conoscenza dell'Autorità Giudiziaria fino alla data del 23 dicembre 80, con la nota inviata da Tascio al PM per controbattere alle accuse lanciate dalla stampa all'Aeronautica. Si ricordi altresì che questo reperto, custodito con quelli del DC9 a Boccadifalco, non viene "caricato" dall'Aeronautica, la sera del 23 dicembre 80, insieme agli altri relitti a bordo del G222, come disposto dal magistrato per gli esami presso i laboratori dell'AM di via Tuscolana. Si rammenti anche che questo reperto verrà rinvenuto casualmente otto anni dopo, sempre nell'aeroporto di Boccadifalco.

Sarà sempre l'imputato a fornire le direttive in merito alla decodificazione dei nastri di registrazione del radar di Marsala, operazioni che verranno effettuate l'11 novembre 80 presso il Centro Tecnico di Borgo Piave. Il generale Melillo infatti chiederà chiarimenti su quali dei dati contenuti nei nastri potessero essere forniti al magistrato. Partirà quindi da Tascio la direttiva di rivelare al solo magistrato e non anche ai periti i dati contenuti nelle registrazioni radar complete di coordinate x e y. Interrogato su tale vicenda Tascio, come per altri argomenti, non ricorda assolutamente i termini e le modalità con cui venne affrontato il coordinamento tra il 2° e il 3° Reparto su tale decodificazione dei nastri (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 06.03.97).

Di seguito si riporta la cronistoria di una delle tante serie di contraddizioni e reticenze che il generale Tascio ha manifestato nel corso di audizioni in Commissione Stragi, e di esami ed interrogatori a quest'Ufficio tra l'89 e il 97, in merito alla vicenda del colloquio con il sostituto titolare all'epoca dell'inchiesta, negli uffici di piazzale Clodio, il 22 settembre 80.

Nell'audizione del 19.10.89, dichiarava di essersi recato quel giorno insieme al maggiore dei CC. Gemma ad un colloquio con quel PM, nel corso

del qual era emerso che il magistrato non era a conoscenza di informazioni e valutazioni fatte in ambito AM sul disastro; riferiva quindi di aver proposto al sostituto, al termine del colloquio, la trasmissione delle stesse informazioni fornite allo Stato Maggiore Difesa, in una relazione per il Sottocapo di SMA Ferri. Questo ricordo scaturiva dall'esame di un documento a sua firma con il quale informava il Sottocapo di essersi recato dal PM e che questi gli aveva espresso l'opportunità che gli argomenti trattati venissero portati ufficialmente a conoscenza dell'AG. Il documento citato da Tascio, rinvenuto ed acquisito, in originale, il 15.10.91 presso ... non reca la sua firma ma soltanto il suo timbro e quello del colonnello Gaudio, ed inoltre vi appare un'annotazione manoscritta e siglata, presumibilmente da questo ufficiale, in cui è scritto che il contenuto della nota era stato verbalmente riferito al Capo Reparto, cioè Tascio.

Nell'esame testimoniale del 24.10.89 a questo GI dichiarava di aver inviato al PM il 23 dicembre 80 "una lettera descrittiva di alcuni rilievi tendenti a dimostrare l'infondatezza di notizie che all'epoca apparivano nella stampa", senza precisare per quale ragione tali informazioni dovessero essere inviate, cioè se esistesse una richiesta del magistrato oppure si trattasse di iniziativa dello SMA. Al termine dell'esame esibiva copia del telex Cincusnaveur con data manoscritta del 3 dicembre 80.

Nell'audizione del 31 ottobre 89 la Commissione gli pone precise domande sull'incontro con il magistrato di cui alla precedente audizione, Tascio risponde che il colloquio era avvenuto per sua iniziativa e che, accompagnato dal maggiore dei CC. Gemma, suo subordinato al SIOS, si era recato presso l'ufficio dal PM per "esprimere le nostre perplessità di fronte alla campagna stampa che stavamo subendo". Conferma che al termine del colloquio il magistrato avrebbe espresso l'opportunità che le notizie riferite fossero portate a conoscenza del suo ufficio. Questa quindi sarebbe stata la ragione dell'invio della nota del 23.12.80.

In verità sulle persone che parteciparono a quel colloquio permangono numerosi dubbi. Infatti mentre nell'audizione del 19 ottobre e nella prima parte di quella del 31 il generale sostiene di essersi recato personalmente insieme al maggiore dei CC. Gemma, successivamente nella seconda parte dell'audizione del 31 ottobre ad una precisa contestazione, se cioè all'incontro si fosse recato anche il colonnello Gaudio, Tascio non è in grado di precisare in quanto, secondo l'appunto del 22 dicembre, un solo ufficiale insieme al maggiore dei CC. si sarebbe recato da Santacroce. Tascio risolve la questione affermando di aver in ogni caso parlato con il magistrato e di essere stato presente all'incontro riservandosi di "controllare con il colonnello Gaudio come si sono svolti i fatti". In effetti sciolse la riserva nel

novembre 89 nella nota inviata alla Commissione Stragi, nella quale però indicava soltanto in Gaudio e Gemma le persone che conferirono con Santacroce senza evidenziare riferimenti e particolari che dimostrassero quanto asserito.

Nell'interrogatorio del 6 marzo 97 Tascio modifica la sue dichiarazioni affermando di aver solo telefonato al giudice e precisando che il mutamento della memoria si era determinato in seguito alla lettura di atti non meglio precisati. Con ogni probabilità si può presumere per effetto dell'audizione in Commissione Stragi del PM, nella quale questi dichiara di aver ricevuto la telefonata di Tascio senza precisare i nominativi delle persone che si presentarono al suo ufficio. Nel corso sempre dello stesso interrogatorio il generale precisa che la decisione della telefonata al PM era nata da una riunione con il Sottocapo Ferri, nel corso della quale si era parlato del documento inviato alla Difesa, ravvisando l'opportunità di inviarlo anche alla magistratura, ch  altrimenti avrebbe acquisito quelle notizie dai giornali. Proseguendo nell'atto l'imputato si rivela pi  preciso sul colloquio con il magistrato che definisce essere stato soltanto telefonico, giacch  si recarono a piazzale Clodio soltanto gli ufficiali Gemma e Gaudio.

Il contenuto della lettera del 23 dicembre 80, coincide per la prima parte a quello della nota inviata tre giorni prima allo Stato Maggiore Difesa tranne per l'ultimo punto, che nella nota al PM risulta mancante; quel punto nel quale veniva suggerito di evitare la diffusione di notizie arbitrarie e fuorvianti e di divulgare, eventualmente, solo quanto riportato nella nota. Il 2° Reparto "copia" la nota inviata allo Stato Maggiore Difesa ed allega la fotocopia del noto messaggio di Cincusnaveur – copia conforme predisposta dal generale Melillo – senza la data manoscritta, documento perci  che, non avendo alcun riferimento temporale poteva esser stimato formato ed inviato in qualsiasi data. Tascio, nonostante non fosse l'estensore della lettera, invia al magistrato la missiva senza alcuna precisazione di data, non specificando cio  quando l'Aeronautica fosse venuta in possesso delle notizie da Cincusnaveur e dalle Forze Alleate.

Scorrendo l'interrogatorio del 18 marzo 97 si rileva l'assoluta volont  di Tascio di totale chiusura, di non voler far chiarezza sull'apposizione della data manoscritta sul telex di Cincusnaveur, e dare comunque risposte inaccettabili; addirittura ad una serie di domande che invece di trovar risposta si esauriscono in domande che si pone l'imputato. Emerge comunque dal tenore delle parole che egli ha letto con la massima attenzione le memorie scritte e depositate sulla questione dal Melillo, ma ci  nonostante egli alcun chiarimento apporta. Emblematica   la risposta alla domanda "nella copia che lei conserva agli atti del suo ufficio c'  la data?";

egli risponde “che data è?”. Quanto sopra assume certo un diverso significato se si tiene presente che nel 1989 fu proprio Tascio ad esibire all'inquirente che lo interrogava la copia del telex con la data manoscritta 3.12.80.

Nella enorme mole di documentazione acquisita e sequestrata nel corso dell'inchiesta, emerge che lo Stato Maggiore in data 12 luglio 91 ad una richiesta concernente la presenza nella zona del disastro di mezzi aeronavali statunitensi, consegna, senza ulteriori specificazioni, documentazione relativa al luglio 80 e a gennaio/febbraio 85. La documentazione relativa al luglio 80 non è altro che la minuta originale della copia conforme al telex di Cincusnaveur e le fotocopie dei due telex originali in lingua inglese del 3 luglio 80. (acquisizione nr.140 -11.07.91). Dall'esame della documentazione ad uso interno, relativa alle ricerche esperite presso quello Stato Maggiore, emerge che detta documentazione era stata reperita presso il 3° Reparto, avendo il 2° Reparto risposto negativamente, (acquisizione nr.196 presso il 2° Reparto - 15.10.91). Tuttavia nel corso di quest'ultimo provvedimento veniva consegnata una copia originale della copia conforme del telex di Cincusnaveur che già in fotocopia era stata consegnata a questo Ufficio a seguito dell'esibizione del 15.11.89, sempre dal 2° Reparto.

La copia conforme acquisita in esito al provvedimento dell'11.0791 reca una data manoscritta a matita “3-7-80”, mentre quella acquisita con decreti sia del novembre 89 che dell'ottobre 91, reca una data manoscritta a penna “3/12/80”. La circostanza della data 3-7-80 non è stata mai contestata agli imputati, perché riscontrata in epoca successiva agli interrogatori, ed anche perché nella documentazione consegnata, come già detto il 12 luglio 91, non si specificava l'esatta tipologia dell'atto ed il periodo, ma solo generica documentazione.

Su quale sia stata la condotta del generale Tascio sulla caduta del MiG23 libico s'è a lungo scritto in più parti di questa provvedimento e principalmente in quella dedicata alla ricostruzione di quell'evento. In effetti, di questa vicenda egli è il protagonista principale, cioè di certo il personaggio che – il neologismo ha preso piede e ben definisce le sue funzioni - gestisce l'evento. Egli sa prima degli altri della caduta del velivolo; conosce le cause per le quali è precipitato, e quindi da quale base fosse partito, la natura della missione per cui si trovava nei cieli italiani, le finalità e il mandato del pilota. Egli prende i contatti con i Servizi stranieri, dando ovviamente la precedenza a quelli dell'Alleato maggiore e pretermettendo i libici. Egli segue la scoperta del relitto e del cadavere, il prelievo delle parti d'interesse per l'intelligence, l'eventuale conservazione

della salma. Si assicura uno stretto legame con il S.I.S.MI ed in particolare con il direttore della 1^a Divisione, al punto tale da concepire un progetto sul caso, chiamato Tascio-Notarnicola. E se il fatto s'è consumato, come situazione probatoria vuole, in giorno diverso da quello della scoperta ufficiale, ha conservato il segreto e curato la messinscena; e stando le evidenze nel senso che s'è detto, le sue dichiarazioni, ed argomentazioni, non reggono. Ma a dire il vero esse non reggevano anche prima della scoperta dei tanti fatti e circostanze – e relative prove a sostegno – per effetto dei quali la versione data per anni è crollata. E non reggevano perché contraddittorie, carenti di riscontri, quindi già di per sé inaccettabili.

Nelle sue prime dichiarazioni e audizioni egli afferma di esser partito nel pomeriggio del 18 luglio per la località del luogo di caduta del velivolo e di essere rientrato a Roma dopo cinque giorni e cioè il 22 luglio. S'è accertato che è partito per la Calabria il 18 luglio ma non ha mai rivelato né s'è acclarato con quale velivolo; è partito immediatamente, lasciando la riunione presso il Sottocapo, cui stava partecipando e ove perviene ad h.15.00, come risulta dai fogli di viaggio delle missioni del mese di luglio, la notizia del rinvenimento della carcassa di un velivolo, con un'immediatezza, che se non si sapesse quanto egli sapeva, si sarebbe detta stupefacente se non assolutamente ingiustificabile. Alla riunione non era presente il capo di SMA; ma non poteva sapersi quanti gradi la notizia avesse percorso e in quanti ambienti si fosse diffusa. La notizia, almeno nella prima fase, appariva del tutto scarna. Addirittura sulle prime non si sapeva se il velivolo fosse civile o militare. E quando s'è saputo che era militare, se fosse di alleati o di stili. Purtroppo di incidenti aerei ne succedono non pochi, e a volte coinvolgono anche velivoli militari, certo più spesso di Paesi amici che avversi. Ma in nessun caso, a quanto risulta il Capo del SIOS si precipita a poche ore di distanza sulla sperduta forra di caduta della macchina. E si tenga presente che anche quando erano apparse alcune indicazioni che connotavano il velivolo come appartenente ad un'Aeronautica di Paese arabo, e che quindi mostravano una penetrazione da Sud, per diverso tempo l'aereo era stato ritenuto tunisino e quindi di un Paese amico. La celerità del trasferimento e del conseguente sopralluogo del Capo dell'intelligence d'Arma appare a questo punto una conferma delle precognizioni del generale; è rientrato l'indomani il 19, portando con sé alcune carte con caratteri arabi trovate indosso al pilota libico che furono immediatamente interpretate, presso gli uffici del SIOS, dal noto colonnello Milani del S.I.S.MI, venendo così a conoscenza, se non la si era già avuta, a mezzo di altro interprete, di quelle dichiarazioni quasi a mo' di testamento di cui ha parlato Milani e scritto De Paolis.

Il 21 luglio ha partecipato alla riunione di cui s'è detto presso lo Stato Maggiore Difesa presieduta dal Capo di Gabinetto generale De Paolis e alla quale erano convenuti il Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi, il Direttore del S.I.S.MI, generale Santovito, il Capo di Stato Maggiore AM generale Bartolucci e il Sottocapo, generale Ferri. La sintesi degli argomenti trattati in detta riunione è annotata nell'agenda-brogliaccio, del Capo del 3° Reparto, Melillo, sequestrata nel settembre 95. Ma Tascio, che, pure indipendentemente da quanto già a sua conoscenza, avrebbe dovuto essere l'interlocutore principale in quel consesso, poco interloquisce né ribatte agli interventi sia a quelli di poco senso sia a quelli che potevano e dovevano interessarlo, come quelli che formulavano ipotesi pericolose su connessioni con la caduta del DC9, espressa da Santovito. Tascio risulta essere ripartito per la Calabria il 22 luglio e aver fatto rientro la sera stessa nella Capitale.

Appare superfluo ripetere in questa sede quello che è emerso sulla vicenda del MiG23 e quanto s'è scritto in particolare sulla condotta dell'imputato. Qui sembra opportuno riportare le sue dichiarazioni a contrasto delle contestazioni, e valutarne il grado di attendibilità o meno. Già s'è detto delle evidenze che si generano dalle rivelazioni di Clarridge sino alle conferme provenienti dalle stesse annotazioni di pugno del generale.

L'atteggiamento da lui assunto di fronte a tali indubbe contestazioni è eloquente: nega categoricamente di aver mai conosciuto il responsabile della CIA di Roma Clarridge e conseguentemente di aver mai avuto con questa Agenzia statunitense un qualsiasi rapporto per la vicenda del MiG libico. Mostra quasi un senso di repulsa verso questo tipo di relazioni e pone solo a carico del S.I.S.MI i rapporti con i Servizi stranieri. Nel prendere atto delle dichiarazioni rese in sede di rogatoria internazionale da Clarridge, ha una veemente reazione di negazione ed accusa di falso l'Americano, domandandosi non si sa quanto retoricamente, se possa dolersi in una qualche sede giudiziaria contro costui. Nel prosieguo indica come fonte dell'annotazione del nome di Clarridge, ovviamente si starebbe quasi per dire, un defunto cioè l'Addetto Biankino. Al rilievo secondo cui appariva come sua caratteristica costante la meticolosa e puntuale annotazione dei nominativi di coloro con i quali aveva interloquuto, quasi stupisce con la semplice o semplicistica dichiarazione: "Come faccio a ricordarlo, signor Giudice?". Continua quindi a ribadire più volte di non ricordare assolutamente questo Clarridge, asserendo di ritenere di non averlo mai chiamato per telefono e di non aver con costui mai intrattenuto rapporti, bensì di averne avuti solo con il colonnello Biankino.

Alle affermazioni di Clarridge, secondo cui egli fu invitato da Tascio, l'imputato così espressamente dichiara: "Io non potevo assolutamente convocare questo signore nel mio ufficio, perché le sue competenze, i suoi rapporti, erano con il S.I.S.MI. Il S.I.S.MI non avrebbe mai tollerato una cosa del genere".

Contestatogli nei dettagli le date che Clarridge riferisce e le motivazioni che questi pone a base delle stesse, Tascio ribadisce, soltanto e categoricamente, di non conoscere Clarridge, chiedendo – probabilmente perché è consapevole della quasi impossibilità di realizzazione dell'atto – un confronto con quest'ultimo. Aggiunge che le affermazioni di questo personaggio sono destituite di ogni fondamento con particolare riguardo a quelle che collocano l'episodio prima del 18 luglio 80 ed a quelle afferenti alla presenza di personale CIA sul luogo dell'incidente; ma così puramente e semplicemente senza addurre alcun sostegno alle sue negative.

Nel successivo interrogatorio si colgono i passaggi più inquietanti della ricerca dell'imputato di offrire una qualche plausibile giustificazione alle sue contestazioni delle dichiarazioni di Clarridge. Un tentativo infruttuoso e quasi maldestro; egli chiama in causa l'ormai defunto Biankino, il quale, in data 14 luglio proprio per averlo appreso dallo stesso Clarridge, gli aveva riferito che un pilota libico, alla guida di un MiG21, aveva disertato. Di tale notizia ovviamente non s'è avuta alcuna conferma. Ma è l'evidenza della sua annotazione sull'agenda, proprio la lettura del testo a contraddirlo, lì ove si afferma che essi vogliono vederlo, che possono – e son sempre gli Americani ovviamente – esaminare ovviamente una qualche parte della macchina, attraverso l'FTD cioè il Foreign Technological Department di Dayton Ohio, e possono provvedere alla restituzione tramite lo stesso Clarridge o l'Addetto aeronautico Biankino.

A seguito di questa semplice contestazione, Tascio dà una laconica quanto immotivata risposta: "Io non ricordo di averlo contattato e nego di averlo contattato. Lei mi dice che io l'ho scritto lì e quindi qualche cosa c'è. Ma non è che io neghi tutto questo perché abbia intenzionalmente delle motivazioni per negarlo. E' perché effettivamente io non ricordo di averlo mai fatto. D'altronde, lei mi consente, sono passati 17 anni. Che io ricordi di aver contattato un Clarridge qualsiasi ancorché il Capo Stazione della CIA, non mi sembra una cosa da rimanere impressa nella mia memoria in maniera così ferrea. A meno che io non abbia fatto quello che lei dice che ho fatto". (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI06.03.97).

Con riguardo ai momenti che precedettero la cognizione dell'incidente, Tascio ricorda che il 18.07.80 nel corso di una riunione tenuta dal Sottocapo di Stato Maggiore, Ferri, unitamente a tutti i Capi

Reparto, giunse, intorno alle ore 15.00, tramite un telegramma dei CC., la comunicazione della caduta in Sila di un velivolo di nazionalità araba. In quell'occasione Tascio venne incaricato dal Sottocapo di recarsi a Castelsilano al fine di assumere immediate informazioni sull'accaduto e verificare se il velivolo avesse potuto costituire una minaccia ostile nei confronti dell'Italia. Appena ricevette l'incarico, Tascio si recò presso la sua abitazione all'EUR per dirigersi successivamente all'aeroporto di Ciampino. Ad attenderlo c'era un velivolo della società CAI, con destinazione Lamezia Terme ove giunse verso le ore 19.00. Da lì con una vettura veloce dei CC. raggiunse Castelsilano intorno alle ore 21/21.30. La sera stessa incontrò il sindaco di quel Comune ed alcuni civili e militari che non conosceva. In particolare tra questi notò un ufficiale dei Carabinieri che, in presenza di altre persone, lo informò che il Pretore di Castelsilano, il dottor Ruggeri, aveva nello stesso pomeriggio autorizzato la rimozione della salma del pilota ed ordinato la sua sepoltura. (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 29.05.92).

Queste risposte sono particolarmente interessanti. Sia perché in primo luogo dimostrano che la memoria dell'imputato sugli eventi è ottima. Ne ricorda, e con precisione, persino i dettagli – addirittura il nome del Pretore. Non può perciò sostenere di non rammentare quello che è successo appena quattro giorni prima ed aveva comunque attinenza alla caduta di quel velivolo. Sia perché proprio per questa sua puntualità ci aiuta a ricostruire i tempi della sua missione, almeno quanto al 18 e al 19 luglio. Ci dice con quale velivolo ha raggiunto l'aeroporto di Lamezia. Certo in un punto, quel particolare che può giovare alle sue tesi, non convince, e cioè che alle 15.00 di quel 18 si sapesse già con una certa qual sicurezza che quell'aereo precipitato fosse libico, perché nessuno degli accorsi a quell'ora era in grado di interpretarne le insegne. A meno che non se ne sapesse già da qualche tempo prima. Per il resto le sue dichiarazioni per quelle ore dopo il suo arrivo a Caccuri coincidono con quelle dell'allora colonnello Brancaleoni.

A tal riguardo si riporta uno stralcio della dichiarazione resa da questo colonnello nel corso dell'audizione del 21.03.91 dinnanzi alla Commissione Stragi: "Insieme al generale Tascio abbiamo ascoltato le prime impressioni e testimonianze, le prime cose che avevano visto i CC., cioè un primo resoconto; abbiamo, mi sembra ascoltato anche dei testimoni, quasi sicuramente una signora, ma probabilmente anche un signore. Dopo di che il generale Tascio ha telefonato a Roma per fare un rapporto sulle prime impressioni su quanto aveva appreso in quel momento. Visto che era già tardi siamo andati a dormire all'Ostello di Montescuro". Traccia di quanto asserito dal colonnello Brancaleoni si rinviene nella nota recante la data del 19 luglio 80 sui fatti avvenuti il giorno 18 precedente e redatta dall'ufficiale

di servizio al 3° Reparto dello SMA, tenente colonnello Giovanni Sciandra. Al punto 10. della relazione quest'ultimo ufficiale è riportata la seguente annotazione: "Alle ore 22.45 l'Uff.le di servizio al 2° Reparto, T.C. Bertocchini mi informa che il Gen. Tascio ha comunicato che il velivolo è libico e monomotore. Informo il Capo di S.M. ed il Col. Arpino."

Il mattino successivo, 19 luglio, Tascio ricorda di aver effettuato un sopralluogo sul punto di caduta del MiG per individuare le cause dell'accaduto, accertato così che il velivolo era sprovvisto di armamento di caduta (bombe, missili, lanciamissili) e di serbatoi supplementari, ed armato di un cannoncino ma senza munizionamento. Dall'esame del Flight Recorder si rilevò, tra l'altro, che la registrazione iniziava a 10.000m sulla verticale di Benina e che il volo mostrava un andamento discontinuo in quota e non in direzione. Tascio riferisce che il pilota aveva con sé "una carta geografica piegata su se stessa... . Non aveva per esempio il check-list, come lo chiamiamo noi, con le emergenze del velivolo, con le procedure di messa in moto". Riguardo la nazionalità del pilota riferisce che evidentemente "lo avevano individuato da questa carta geografica ... parlava di Benina, era chiaro che era una carta geografica attinente la Libia". (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 04.03.97).

Quindi nel corso dell'interrogatorio del 4.03.97 la sua memoria subisce diverse battute d'arresto. Infatti continua a sostenere di essere rimasto in Calabria fino al 22 luglio senza soluzioni di continuità. Con ogni probabilità per celare le vere attività da lui poste in essere, così come sono emerse tra il 95 e il 96 per effetto del sequestro del quaderno-brogliaccio del generale Melillo e delle dichiarazioni dell'interprete del S.I.S.MI colonnello Milani. In realtà, come già s'è detto, Tascio rientrò a Roma dalla Calabria nella serata di quello stesso 19 luglio. Si tratta di un passaggio importante perché Tascio, proprio il 21 luglio, prese parte alla riunione tenutasi presso l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa, cui parteciparono anche il più alto livello dello SMA ed il Capo del S.I.S.MI, il generale Santovito. Circostanza che Tascio non ricorda assolutamente, benchè l'Ufficio gli contesti che dai registri del 31° Stormo di stanza a Brindisi, risulta, alla data del 19 luglio, un PD 808 con tratta Lamezia Terme/Ciampino; e quindi di essersi trattenuto in Roma fino al 21 luglio successivo, giorno in cui partecipò alla riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa e perciò fosse ripartito il giorno seguente per la Calabria con rientro a Roma in serata. Non solo dopo il rientro egli, come già s'è detto, riceve il colonnello Milani del S.I.S.MI, prelevato dai CC. dalla sua abitazione di Sutri e condotto alla sede del SIOS, cui consegna per la traduzione lo scritto in arabo rinvenuto indosso al pilota. Negando di esser ritornato, non deve

rispondere su questo incontro ed in particolare sul contenuto di quello scritto. Tutte le prove sono contro la sua versione. E comunque Tascio di quella riunione non ricorda alcunchè. E così non deve assolutamente giustificare i suoi interventi, né gli incombeni affidatigli riguardo al caso. E ciò è sintomatico di un consolidato atteggiamento di negazione del ricordo mantenuto da Tascio nel corso dei suoi interrogatori, non dissimile – anzi più grave in considerazione dell’altezza delle sue funzioni e del grado del suo coinvolgimento nell’affare – da quello assunto dagli altri esponenti di spicco dello SMA e da tanti altri dell’AM. La riunione riveste particolare importanza, così come quelle del giorno dopo che si tennero presso il Gabinetto del Ministero della Difesa, perché in esse vennero affrontati argomenti di rilievo connessi alle problematiche che urgentemente poneva il caso. Occorre infatti ricordare che dalle sintetiche ma esaurienti annotazioni vergate dal generale Melillo sugli interventi dei partecipanti emergono interrogativi inquietanti. Primi fra tutti quelli relativi al cadavere del pilota libico cui l’AM mostra una certa attenzione.

Così emerge che Melillo attribuisce a Tascio una serie di interventi sintetizzati dalla seguenti annotazioni: “Autopsia tramite Magistratura”; “abbiamo un po’ di tempo”; “Iraq: iracheni che volano su Libia”. A questa si aggiungono altre annotazioni, tra cui la sintesi dell’intervento dell’ammiraglio Torrisi: “Riesumare la salma e mandarla dove c’è una cella frigorifera. Penserà a tutto Tascio” e del generale Ferri: “Poi gli diamo la salma. Mandare carro frigorifero in Calabria, penserà a tutto Tascio”. E nel corso della riunione si decise anche di avanzare specifica richiesta all’AG; richiesta del Gabinetto del Ministro della Difesa con cui si chiedeva di disporre l’autopsia del cadavere del pilota finalizzata a “verificare lo stato psicofisico del pilota prima dell’incidente”. Quindi, non per accertare né l’età, tanto meno per conoscere l’ora e le modalità della morte. E riguardo a queste annotazioni, che comprendeva anche l’adozione di talune iniziative che investono in particolare la salma del pilota, Tascio viene invitato a fornire spiegazioni. Egli addirittura, secondo l’agenda Melillo, a quel 21 di luglio ancora non sa dire, o mostra di non saper dire, se il pilota fosse libico o russo.

D’altra parte tutte queste incombenze di cui scrive Melillo, sono confermate dalle annotazioni dello stesso Tascio nella sua agenda. Come “autopsia tramite Magistratura” “Manca frigorifero” “Ronchi + Santovito per autopsia” “fotografo Argiolas” – non si può dare altro ordine a queste annotazioni alla fine di pag. 86 – e quindi le intere pagine al 28 luglio, le note a pagg. 94,95,96,97,98,99,100,141. Da cui ben si dimostra che il nostro è stato magna pars in tutto l’affare.

Ma sul significato di tutte queste scritte egli oppone soltanto un ulteriore difetto di memoria: “Ma io probabilmente l’ho presa. Signor Giudice, io probabilmente l’ho presa questa ed altre iniziative, solo che non lo ricordo”; scegliendo, tra posizione insostenibile e impossibile impegno a dar spiegazione dell’incontestabile, il primo corno, pur consapevole di certo che così dà ulteriori colpi alla sua vacillante credibilità. Né ricorda di aver trattato dell’autopsia con il generale Santovito, tenuto altresì conto di un’altra annotazione: “Salma, frigorifero, Santovito più altro uomo”. Tascio mostra così di non saper fornire alcuna spiegazione sulle annotazioni del Melillo nella sua agenda sotto la data del 18 luglio 80 e nei giorni immediatamente successivi; sul ruolo attribuito nelle riunioni all’imputato nella “gestione” del cadavere del pilota libico; sul misterioso uso di un frigorifero e sul progettato trasporto del cadavere a Roma; sulla conoscenza che, sempre secondo detta agenda, l’imputato avrebbe avuto nei particolari della vicenda lo stesso 18 luglio 80, prima ancora di giungere sul luogo della sciagura del MiG libico. Così come di non saper dare spiegazioni alle annotazioni di suo pugno sulla propria agenda.

Suscita infatti evidenti perplessità il fatto che Melillo nel corso della riunione con i Capi Reparto, e cioè nelle prime ore del pomeriggio del 18 luglio, sia già a conoscenza dello stato di decomposizione della salma che per questo deve essere immediatamente seppellita: “Cadavere seppellire subito puzza. Sarà riesumato”. Ed ancora, non si riesce a comprendere come Melillo sappia che il cadavere verrà riesumato, essendo il seppellimento e la riesumazione di stretta competenza dell’AG. E non è dato comprendere anche le seguenti annotazioni: “Tascio – probabile libico”; “Sios ? ha il punto d’impatto” le cui notizie sono, a dir poco, sin troppo tempestive ed esaurienti tanto da suscitare più di qualche dubbio. Tutte queste informazioni, è ovvio, giungono nel corso della riunione, che di certo non s’è protratta sino a notte.

Ma Tascio informa il suo Reparto dalla Calabria sul particolare, tra l’altro, che il velivolo è libico solo alle 22.45. Nè si comprende perché mai nella riunione del 21 luglio 80 presso il Gabinetto della Difesa si parlasse di un carro frigorifero col quale trasportare la salma del pilota a Roma, incombenza cui avrebbe provveduto il generale Tascio.

A seguire tutta una serie di eventi. La visita esterna della salma da parte del perito della Pretura, il pomeriggio del 18; la successiva tumulazione; l’estumulazione il tardo pomeriggio del 22; l’autopsia il 23; la successiva relazione dei periti della Procura; il ripensamento sul dies mortis; il conseguente supplemento di perizia; la immediata diffusione del contenuto essenziale di questo atto; l’altrettanta rapida decisione della missione di

ufficiale medico presso i periti. Missione decisa dal SIOS, il cui Capo mai ha parlato delle ragioni che indussero alla decisione, né tanto meno di tempi di esecuzione così celeri.

Da ricordare altresì i due appunti S.I.S.MI a firma del maresciallo Italo Caruso delle ore 23.15 del 18 luglio 80 e del 19 luglio 80 che parlano di voci raccolte dai Carabinieri del luogo su “tre aerei dei quali uno abbattuto”. E proprio l'appunto del 19 luglio 80, riporta che la notizia sarebbe stata ricevuta dal Caruso alle ore 22.55 del 18 luglio 80, attraverso il maggiore Ponzani della 3^a Divisione S.I.S.MI.. Né il Ponzani, né il Caruso, sentiti il 1° febbraio 91 e l'11 seguente riescono però a ricordare alcunchè di detta notizia. Ma il contenuto di detti appunti trova comunque riscontro in quanto dichiarato dal capitano Smacchia dell'AM. L'ufficiale ricorda che quello stesso 18 luglio 80 un contadino del posto gli aveva riferito che il giorno prima aveva visto salire fumo dal burrone, preceduto dal passaggio di tre aeroplani e poi di altri due. (v. punto 14. della nota già citata a firma del tenente colonnello Sciandra ed esame Smacchia Mario, GI 09.05.91). Ma il mistero che avvolge questa vicenda è tanto sconcertante quanto imbarazzante; al punto che in un appunto datato 19 luglio 80 redatto dal Capo di Gabinetto De Paolis si annota testualmente la seguente frase: “si smentisce che fossero tre velivoli”.

Tascio anche su tale questione nulla dice. Così come non ricorda il rapporto con Milani. Più volte nel corso dei suoi esami, audizioni ed interrogatori, Tascio ha espresso le proprie considerazioni e convincimenti in ordine alle ipotesi formulate sulla caduta del MiG23, abbracciando sostanzialmente quelle sostenute dalla Commissione italo-libica; cioè la tesi del malore, quella che era prevalsa rispetto a quelle dell'errore o della fuga del pilota anche se quest'ultima in un determinato quadro appariva per diversi aspetti la più credibile.

Tascio ricorda che il pilota non aveva con sé carte di navigazione che lasciassero presupporre un tentativo di fuga verso altri paesi; era in possesso solamente di una carta approssimativa su cui era disegnata una triangolazione a circuito chiuso su Benina, Bengasi ed altre località libiche. Secondo quanto riferito da alcuni testimoni a lui ed al capitano Santoliquido – l'ufficiale dei Carabinieri che lo aveva accompagnato sul luogo dell'incidente e con il quale aveva raccolto le prime testimonianze – l'aereo non “circuitava”. Tra l'altro, interpellando i Servizi, non erano emersi elementi atti a ritenere che il pilota fosse un fuggiasco, anche se la possibilità di fuga da parte di esponenti libici poteva essere prevedibile. Si ritenne inoltre che l'aereo, tenuto conto della sua configurazione, non potesse disporre del quantitativo di carburante stimato per raggiungere le

coste italiane; a causa dello spengimento del motore, l'aereo era rimasto privo di pilota automatico e così non governato aveva proseguito il volo con andamento rettilineo (v. esame Tascio Zeno, GI 15.11.90).

Tascio, in un successivo interrogatorio, affronta nuovamente l'argomento relativo alle ipotesi formulate nel periodo dell'incidente del MiG libico e ricorda che in quella occasione ne vennero avanzate tre: la defezione, il malore e l'errore del pilota. Contestualmente gli vien fatto notare che la ipotesi del malore, era quella abbracciata in conclusione dalla stessa Commissione ed avallata dal Ministro Lagorio, che però aggiunge l'avallo era stato dato per motivi di carattere politico. Tuttavia, Tascio conclude sull'argomento, affermando che al di là di quanto espresso dal Ministro della Difesa, l'ipotesi del malore era comunque quella più sostenibile rispetto alle altre. (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 04.03.97).

In merito alla contestazione sulla data di caduta del MiG libico, 14 luglio e non 18, data riportata nella missiva del 21 luglio 81 originata dal 2° Reparto a firma del colonnello Salvi Vinicio, Tascio risponde che, essendo stato in quel periodo in licenza, "probabilmente" non era stato portato a conoscenza del contenuto della nota. (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 06.03.97).

In conclusione non sa, o non vuole rispondere ad alcuna delle contestazioni, che anche per questo assumono maggior valore di incostabilità.

Nell'agenda per l'anno 80, sequestrata al generale Tascio nel 95 vi sono innumerevoli annotazioni, manoscritte dall'ufficiale, sulle quali non s'è mai avuta alcuna risposta o spiegazione plausibile nel corso dei vari interrogatori.

In primo luogo – oltre quelle specificamente sul MiG libico – i rapporti con Addetti (anche se questi ricadevano nella sua competenza come Capo del 2° Reparto), con il Servizio militare, con iracheni e – quello più inquietante degli altri, di cui già s'è detto – con il capo della Stazione CIA a Roma.

Quanto ai rapporti con l'Addetto israeliano sono quelli sotto il nome di costui, Zeira. Qualche giorno dopo l'incidente del DC 9 Itavia, esattamente il 4 luglio, Tascio scrive un'intera pagina (numero 72 dell'agenda) di appunti concernenti l'attività di MiG25 e 23, precisando che il 12 % dei MiG25 in Libia sono condotti da libici; briefing su Siria, Libia, Egitto e Tunisia e notizie sul conflitto Libia-Egitto. Queste annotazioni sono di certo scaturite dal colloquio con il citato Zeira. Il nominativo dell'addetto israeliano viene riportato nell'agenda anche sotto la data del 30 o 31 luglio

80 (pagina numero 99 dell'agenda), allorquando Tascio dopo aver scritto il nome di Zeira, apre una parentesi graffa e scrive: “- nastro non basta per un volo così lungo; - l'ultimo minuto non è stato registrato; - l'ultima parte era con il pilota automatico”. Il riferimento di questi dati concerne senza ombra di dubbio l'incidente del MiG23 libico e appare conforme al vero che sia stato proprio Zeira a riferire quanto scritto da Tascio, dopo l'esame del nastro di bordo del velivolo libico - anche perché su parti di quel velivolo vi sono relazioni di chiara matrice israeliana e questo Paese disponeva di esemplari di MiG preda bellica a danni dei Siriani.

Nella riunione del 17 luglio con il Capo di Stato Maggiore, Tascio annota nella sua agenda (pagina numero 77), tra gli altri argomenti trattati anche “MM e IRAQ=AM e IRAQ, il 2° Reparto dovrebbe entrare nel merito per inserire elementi che possano fornire informazioni”. E' ovvio che questo argomento deriva dalla missione che Tascio aveva effettuato a Baghdad dal 7 al 10 luglio, di cui non s'è mai trovata traccia nei documenti sequestrati al 2° Reparto e sulla quale tantomeno l'imputato ha mai dato risposte esaurienti.

Sul percorso della notizia dell'incidente del MiG23 libico allo Stato Maggiore e la sua successiva diffusione ai vari livelli, sono sempre emerse dichiarazioni discordanti, sia dagli imputati che dai testi. Ma su questo punto si deve porre in evidenza quanto annota di proprio pugno Tascio nella sua agenda sotto il 18 luglio. Egli infatti segna con precisione l'inizio di una riunione con il Capo di Stato Maggiore alle ore 14.30 del 18 luglio (pagina numero 82 dell'agenda) e sempre con la tale precisione registra l'ora di inizio della riunione, quello stesso 18 luglio, con il Sottocapo, che è riportata nell'agenda alle ore 15.40 (pagina nr.85 dell'agenda). Le varie testimonianze rese, indicano però come orario di ricezione della notizia allo Stato Maggiore, le ore 15.00 circa, nel corso della riunione con il Sottocapo. Questa affermazione è in netto evidente contrasto con quanto scrive Tascio nella sua agenda. Considerati anche gli argomenti trattati nelle due riunioni, appare con evidenza come la notizia del velivolo caduto in Calabria sia stata sottovalutata o del tutto trascurata, anche perché egli non annota alcunchè nella sua agenda del ritrovamento del velivolo alla data di quel 18 luglio. Si ricordi che invece il capo del 3° Reparto, cioè Melillo, proprio nel corso della riunione del 18 luglio dal Sottocapo, annota più che numerose notizie, nella sua agenda, sull'incidente che non hanno mai trovato riscontro negli atti rinvenuti e sequestrati, e che quindi di sicuro erano state date da una fonte certa, e ben a conoscenza di tutti quegli elementi. Non poteva, ufficialmente, essere Tascio, perchè egli non aveva ancora raggiunto il luogo

dell'incidente in agro di Castelsilano, che, come già noto, l'imputato raggiunse solo nella tarda serata del 18 luglio 80.

Altre annotazioni d'interesse sono riportate, sotto la data del 30 luglio 80, alle pagine 96 e 97 dell'agenda, nelle quali l'imputato scrive nella prima all'interno di un cerchietto la sigla LT e poi i nominativi del maggiore Reboa e capitano Pietrantuono, ufficiali nell'80 in servizio al Centro di Borgo Piave; nella seconda "SCSM: preoccupatissimo; velivolo = prova velivolo; Otranto - Siracusa - G91Y - 1 passeggero; telefonata - IFF centro radar". Ebbene è stato accertato che proprio il 30 luglio 80, il colonnello Bompreszi e il tenente colonnello Iodice, dipendenti di Tascio, si recarono presso il 32° Centro Radar di Otranto per assistere ad una simulazione di volo con velivoli G91Y del 32° Stormo di Brindisi. Gli ufficiali altresì, al termine della simulazione, portarono con sé a Roma il nastro di registrazione del 18 luglio 80 del sito di Otranto relativo alla fascia oraria in cui si affermava fosse caduto il MiG libico in Calabria. Questo nastro viene consegnato il 31 luglio da Bompreszi al capitano Pietrantuono del Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave per ricavarne la riduzione dati. L'inchiesta ha accertato che il comandante di quel Centro, generale Giuseppe Gullotta, non è mai venuto a conoscenza della ricezione del nastro di registrazione di Otranto né che fosse stata effettuata una riduzione dati relativa all'incivolo del MiG libico, nel Centro da lui comandato. Circostanza inquietante se si considera che, pur esistendo documenti ufficiali sulla consegna del nastro di registrazione a Borgo Piave e la restituzione dello stesso a distanza di 6 giorni – il 6 agosto 80 - al SIOS, nessuno del personale ricorda una riduzione dati e, cosa ancor più grave, l'operazione viene compiuta dal SIOS, tenendo all'oscuro il Comandante del Centro di Borgo Piave.

Deve essere anche ricordato che il capitano Pietrantuono, colui che ha preso in consegna il nastro di registrazione il 31 luglio 80, è lo stesso ufficiale che dopo 16 anni dall'incidente sia del DC9 che del MiG, ha dichiarato a questo GI – il 9 e 29 ottobre 96 - che all'indomani del 27 giugno 80 gli era stato ordinato di recarsi al CRAM di Marsala per verificare il contenuto dei nastri di registrazione. Questa disposizione era stata successivamente revocata in quanto, gli fu riferito, i nastri sarebbero stati trasmessi da Marsala al Centro di Borgo Piave da Marsala. Va anche ricordato che nel settembre 88 il 2° Reparto rinviene tra la documentazione custodita nel suo archivio la THR del nastro di Otranto, ottenuta nel luglio a Borgo Piave; su come questa THR sia pervenuta a quel Reparto non sa fornire alcuna spiegazione. Come resta inspiegabile l'affermazione secondo cui il nastro di registrazione del 18 luglio consegnato a Borgo Piave non era stato mai restituito, mentre appare restituito il 19 agosto 80.

Quanto alla frase scritta sulla preoccupazione, la grande preoccupazione del Sottocapo, lì cioè ove si legge che il generale Ferri è preoccupatissimo, questo stato d'animo non può essere attribuito al solo fatto che un velivolo militare straniero, anche se potenzialmente ostile, avesse potuto attraversare lo spazio aereo italiano senza esser intercettato dai radar della difesa, bensì anche dalla esistenza di altri elementi più concreti, che l'AM conosce e deve nascondere. Infatti l'imputato scrive anche "telefonata" e "IFF centro radar". Questo dimostra, senza possibilità di dubbi, come il SIOS non avesse effettuato solo la riduzione dati del nastro di registrazione per verificare la presenza di IFF sulla THR con il SIF 1 e 2 - velivoli militari -, ma anche l'ascolto dei nastri TBT dei Centri Radar della Difesa e quindi di necessità quelli di Jacotenente e Otranto, di cui però non s'è mai trovata alcuna traccia, né di trascrizioni né di nastri. Sicuramente in questi nastri v'erano registrate quelle comunicazioni tra il personale di Jacotenente e Otranto del 18 luglio che avrebbero consentito di accertare quella verità che invece è stata sempre nascosta dai vari testi escussi. Come era stato nascosto per anni quel provvedimento disciplinare a carico del MC, del TPO e dell'IO - rispettivamente Medico, Acito e Stellato - del sito di Jacotenente per non aver tenuto un comportamento secondo le norme nel corso del servizio espletato la mattina del 18 luglio 80 in sala operativa, senza mai motivare nello specifico le precise responsabilità ascritte. Ma se responsabilità v'erano state quella mattina sulla identificazione del velivolo libico, maggiori avrebbero dovuto essere le colpe per il personale in servizio alla sala operativa di Otranto, il cui compito era quello di controllare il traffico aereo nel Mar Ionio e trasmetterlo successivamente al sito di Jacotenente. In sintesi il sito di Otranto era "l'occhio" di Jacotenente. Di tutto questo il 2° Reparto è sicuramente venuto a conoscenza, e lo ha valutato, ma come di tante altre vicende connesse all'incidente del MiG libico, ha sempre impedito che la verità emergesse al di fuori della Forza Armata. Quella verità s'andava accertando e cagionava la massima preoccupazione del Sottocapo.

Non si può non sottolineare poi anche la singolarità di quel che avviene nel CRAM di Marsala il 21 luglio 80. Il comandante del sito, tenente colonnello Cespa, dispone la conservazione del nastro di registrazione radar del 18 luglio, ma non la custodia del nastro TBT, che secondo le norme che regolano gli incidenti aerei deve essere anch'esso custodito. Si ricordi che lo stesso 21 luglio erano stati custoditi a parte i nastri di registrazione e TBT dell'incidente del DC9 Itavia. A distanza di quindici anni, il 27 giugno 95, il sito di Marsala trasmette d'iniziativa a quest'Ufficio il nastro di registrazione conservato nel luglio 80 e si scopre

che si tratta non di quello relativo al periodo dell'incidente, ma di altro relativo ad un periodo di tempo successivo a quello indicato per l'incidente. Un errore voluto se si considera che il sito di Marsala aveva estratto il 23 luglio 80 la riduzione dati - e trasmesso al ROC di Martina Franca - del nastro di registrazione relativo all'asserito orario dell'evento.

Il generale Tascio appare coinvolto anche nella cosiddetta vicenda del generale AM in pensione Guglielmetti Giorgio, amministratore unico delle società ICER e ITEC S.r.L. di Roma, deceduto nel luglio 86. Il nominativo di Tascio veniva indicato dal noto Del Re Aldo. In sede di confronto tra costui e Tascio, il 31.10.89, ognuno rimaneva sulle proprie posizioni, anche se Del Re dapprima aveva descritto una persona in tutto simile al nostro, ma poi mostra improvvise e forti, quasi inspiegabili, perplessità sul riconoscimento di Tascio quale l'ufficiale dell'AM in servizio, amico del Guglielmetti che frequentava la sede della società in via Monte Zebio. Si deve ricordare che nel corso di una perquisizione domiciliare, nell'ottobre 90, presso l'abitazione del defunto Guglielmetti venne rinvenuta varia documentazione cartacea consistente in telex su commissioni e movimenti di denaro per somme elevatissime con Paesi stranieri. In particolare v'erano contatti con Paesi medio-orientali quali l'Iran, l'Iraq, l'Arabia Saudita, il Kuwait, l'India e lo Yemen del Sud. In particolare si rinvenne un fascicolo, contenente varie ordinazioni, con la scritta "Ugo - Singapore", nel periodo compreso tra il 1982 e il 1983. Il personaggio Ugo venne individuato in tale Leonetti Ugo, avvocato, cognato dell'onorevole socialista Giacomo Mancini, il quale, pur non essendo inserito tra i soci della società amministrata da Guglielmetti, era il mittente e destinatario di movimenti di capitali all'estero per milioni di dollari USA. Telex che pervenivano e partivano dalla società ITEC. Un altro personaggio coinvolto in affari ancora non chiariti, però all'interno della società, era il ragioniere Scordino Antonio. Sul conto del vero ruolo che il generale Tascio ha avuto in queste società purtroppo non si è riusciti ad andare oltre quanto dichiarato dal Del Re. Gli atti concernenti quei movimenti di denaro comunque sono stati trasmessi alla Procura della Repubblica.

Il peso del generale nelle vicende a giudizio appare con chiara evidenza nei suoi colloqui telefonici intercettati nel periodo più "caldo" dell'inchiesta. Egli si manifesta il motore della difesa e in effetti gli argomenti trattati riguardano principalmente la preparazione degli atti per il processo; ed una serie di critiche sui più gravi passaggi delle indagini e sui periti d'Ufficio, in particolar modo sul conto del professor Casarosa. E' da sottolineare che egli, sin dal 93, è a conoscenza che le sue utenze sono sotto

intercettazione; ed infatti non tratta più determinati argomenti per telefono, ma li discute negli incontri con gli altri imputati presso la Casa dell'Aviatore.

Le persone che chiama o da cui viene chiamato con una certa periodicità, sono gli imputati Zauli, Bartolucci, Ferri, Nardini. In particolare i contatti frequenti, quasi quotidiani, sono con lo Zauli, in esito ai quali riferisce al Bartolucci e Ferri. Fino al 94 mantiene contatti anche con Melillo e Pisano; dopo di che questi rapporti appaiono deteriorarsi, proprio alla fine di quell'anno, in quanto emergono forti divergenze nelle "tattiche difensive". Altro imputato con cui ha contatti è Cavatorta.

Le persone "fidate" in servizio allo SMA a cui fa capo, in particolar modo, sono il capitano Rossi Luigi Bruno ed il sergente maggiore Di Carlo Cristiano Maria. Nel 93 e 94 anche il maggiore Arduini ed il colonnello Mazza.

Mantiene ovviamente contatti anche con personale AM in servizio, come: tenente generale Guarniere Giovanni (interc.5 e 6 aprile 93 nonché 31 gennaio e 19 giugno 95 data in cui è in congedo), Direttore Generale di Costarmaereo; il colonnello Finizio Carlo (interc.15.07.93), responsabile servizio meteo presso l'ITAV; il generale Sgrosso Alberto (interc.27.10.93), Capo del 1° Reparto; il maggiore generale AM Parise Dario (interc.03.11.93); il generale Goldoni Rolando (interc.22.11.93); il generale Arpino Mario (interc.21.12.93), Sottocapo S.M.; il generale Tricarico Leonardo (interc.13.01.94), Capo 5° Reparto; il generale De Carolis Ugo (interc.17.01.94), Comandante Accademia di Pozzuoli; il generale Garribba Pasquale (interc.17.01.94); il generale Tricomi Giovanni (interc.18 gennaio e 9 febbraio 94); il generale Rossetti Antonio (interc.18.01.94), Comandante 5^a ATAF; il colonnello Ruggeri Vincenzo (interc.20.01.94), ufficiale in servizio a Monaco (Germania); il colonnello Fronzoni Pietro Dante (interc.22.03.94), ufficiale in servizio alla 46^a Aerobrigata di Pisa; il generale Proietti Giovanni (interc.22 e 23 gennaio 95).

I colloqui si riferivano rispettivamente: quelli con il Guarniere (interc.1993), all'esperimento da compiersi sulla toilette del DC9, e questo Guarniere gli fornisce il recapito telefonico del dr. Mengoli della BPD di Colleferro; con Arpino e Sgrosso a notizie sulla proroga dell'inchiesta; con Finizio a chiarimenti su dati meteorologici riferiti alla vicenda del MiG; con Goldoni alla consegna di copia della monografia sul missile Acrid A6; con Tricarico alla richiesta del numero telefonico di una società tedesca, già nota all'AM, per effettuare la controrelazione sul MiG23 libico; con De Carolis alla richiesta di nominativi di docenti dell'Università di Napoli, per effettuare la controrelazione sul MiG23 libico; con Rossetti, alla richiesta

del nominativo di un ufficiale AM in servizio a Monaco per avere notizie su una società tedesca; con Ruggeri, a notizie relative alla società tedesca che si trova nei pressi di Monaco; con Fronzoni, sulla vicenda Marcucci e Ciancarella; con Tricomi, Parise e Proietti sulla vicenda penale e argomenti vari.

Tra le persone che contatta frequentemente, parlando della vicenda in questione, vi sono anche Giuseppe Dugnani, ex pilota Alitalia, che diviene nel 94 consulente di parte imputata, i generali AM Marchesi Marcello, Nardi Catullo, Moneta Caglio Giovanni. Tra i giornalisti vi sono Vittorio Argento del GR1 e Andra Artoni della rivista "Volare".

Altre persone con cui parla della sua vicenda penale sono: donna Carmina Valcarel vedova Fanali; la contessa Maria Fede Caproni; il giudice Vito Aliano di Rimini; Belardi Gennaro di Milano; tale Alberico della Ciset di Roma; Luigi Foglietti da Todi; il generale AM De Paolis Mario, già Capo di Gabinetto del Ministero della Difesa.

Dalle conversazioni telefoniche tra gli imputati emerge che con l'avvento del generale Adelchi Pillinini, Capo di Stato Maggiore, nel marzo 93, gli stessi vengono "sfrattati" dagli uffici ancora in uso allo SMA e non possono più notizie attingere dai colleghi in servizio allo SMA. Infatti nelle telefonate intercorse con Tricarico, Rossetti e De Carolis, Tascio richiede alcune informazioni, sottolineando che le sta chiedendo a titolo personale e raccomandando che tali sue iniziative non vengano riferite al Capo di Stato Maggiore. Le riunioni tra gli imputati erano tenute presso la Casa dell'Aviatore o presso le abitazioni private degli stessi imputati.

Quanto ai rapporti che i periti di parte imputata hanno tenuto con alcuni dei periti d'Ufficio su argomenti peritali, già s'è detto altrove. Qui si deve solo sottolineare che i consulenti facevano tutti capo a Tascio, di cui peraltro quelli militari erano inferiori in grado, e da lui ricevevano direttive, se non ordini.

Il capitano Rossi è l'ufficiale AM, in servizio allo SMA, da cui Tascio attinge notizie relative alle richieste di questa AG al Gruppo di Lavoro Ustica e allo SMA in genere. Il sergente maggiore Di Carlo era invece il sottufficiale che scriveva al computer i vari studi compiuti dagli imputati, e trasmetteva al generale imputato recensioni stampa e videocassette che facevano riferimento alla vicenda di Ustica.

In data 07.04.94, l'amico Marcello Marchesi, in vacanza a Palermo, chiede al Tascio se fosse interessato ad uno studio redatto da uno studente universitario del corso di laurea in Sociologia, tal Badani Gianfranco, dal titolo "Strategia della Disinformazione", che raccoglieva articoli stampa pubblicati nel decennio 80-90, intorno anche alla vicenda di Ustica. I due si

contattano telefonicamente in data 11.04.94 e si mettono d'accordo per la consegna dei relativi dischetti, a cui il Tascio appare interessato.

In data 14.04.94 viene contattata Claudia Moneta alla quale viene richiesto di accertare se effettivamente questo GI avesse fatto parte della Commissione Stragi, come consulente esterno e se avesse firmato atti. La stessa contatta "un'amica" in servizio al Senato, tale Anna Sivori, e costei conferma al Tascio che il GI aveva fatto parte della Commissione Stragi come consulente esterno fino al 1° settembre del 90.

Sul termine di tale consulenza sta in atti lettera di dimissioni indirizzata al Presidente della Commissione, al tempo il sen. Gualtieri, in data 23.07.90, il giorno stesso del conferimento dell'incarico da parte del Presidente del Tribunale, dell'istruzione per la strage in oggetto.

In conclusione più che provate le condotte ascritte al generale Tascio. Quanto a quelle sotto il capo A devono essere definite così come contestate. Quanto a quelle sub C esse non sono più previste come reato. Quanto infine al capo D i fatti, assorbita la fattispecie di soppressione e occultamento in quella di falso, risalgono a un tempo superiore al termine di prescrizione. Si ritiene di conseguenza, e su conformità delle richieste del PM, che si debba rinviare a giudizio il Tascio, per le stesse ragioni dei suoi coimputati, per il delitto sub A, di cui agli artt.81 cpv., 110, 289 c.p. e 77 c.p.m.p.; dichiarare non doversi contro di lui procedere per il delitto sub C di cui all'art.323 c.p., perché il fatto non è più previsto dalla legge come reato, e per i delitti sub D artt.255, 476, 490 e 351, 61 n.2, c.p., perché estinti per prescrizione.

Ma Tascio, a prescindere dalla gravità delle sue condotte, rimane un personaggio di grande statura nella folla di attori e comparse in questa inchiesta. E' il capo dell'intelligence dell'Arma cui compete la gestione dei due affari e delle connessioni tra di loro e con altri fatti e quindi l'inserimento di essi in un più generale contesto. Le attività poste in essere a tal fine mostrano intelligenza e sicurezza ed hanno retto per anni. Ma ci si era dimenticati di alcuni requisiti, vi erano crepe che a lungo andare hanno, nonostante i forti e spregiudicati impegni di rafforzarlo, sbrecciato il muro.

Egli per la sua posizione ed abilità coltiva relazioni ad alto livello. Nonostante le sue negazioni è in rapporti tali con il Capo-Stazione CIA – il cui omologo a rigore dovrebbe essere stato il Direttore del S.I.S.MI, mentre esso Tascio doveva avere rapporti con l'Addetto militare – da convocarlo ad horas nel suo ufficio e concertare con lui un'operazione complessa sul MiG e contemporaneamente il silenzio assoluto sul fatto e le conseguenze. Addirittura riesce a far comprendere al suo interlocutore che il Servizio militare deve essere bypassato.

Ha rapporti stretti, a stare ai suoi appunti nell'agenda che conserva per anni, con l'Addetto militare israeliano; al quale consegna per esami ed osservazioni alcune delle parti di maggior valore della macchina precipitata, senza timori di suscitare reazioni – come si verificherà – presso quel Paese, di campo avverso, alla cui Aeronautica appariva appartenere quel velivolo e la cui dirigenza, con cui si faceva affari, era particolarmente portata a politiche intimidatorie, di ricatto e di vendetta.

Ma ha rapporti anche con altra Potenza dell'area mediorientale, l'Iraq, che non è amato dall'intero mondo arabo o islamico, al punto tale che si trova in guerra con l'Iran. In quel periodo egli sta programmando una visita a Baghdad. Non solo, provvede ad accompagnare e ad introdurre presso i maggiori complessi industriali di produzione bellica, delegazioni militari di alti ufficiali iracheni. Attività queste che non sfuggiranno alle orecchie dei Servizi del Paese al tempo in guerra con l'Iraq e determineranno gli attentati di cui s'è parlato di matrice iraniana se non direttamente pilotati dal governo di Teheran.

Gode della stima e della fiducia – anche se appare qualche attrito con il 3° Reparto probabilmente per eccessi di disinvoltura o travalichi di competenza – dello Stato Maggiore e dei suoi vertici, che gli affidano la gestione completa dei casi e incaricano lui e il suo staff di missioni di rilievo e che potrebbero avere esiti incerti o conseguenze sgradevoli.

Dovrà aver goduto di apprezzamento anche presso alti livelli politici, chè altrimenti non sarebbe stato nominato né mantenuto in quell'incarico.

E proprio per queste ragioni i suoi comportamenti in spregio di norme penali devono essere reputati tanto più gravi quanto più provenienti da persona di non comuni capacità e sulle quali forze armate e servizi avrebbero potuto contare per le esperienze e le conoscenze.

Tascio nella memoria depositata da ultimo nel tempo di deposito degli atti per le difese, sottolinea in particolare, sulle responsabilità specifiche contestate, che le testimonianze rese in rogatoria internazionale da personale statunitense già in servizio in quell'80 all'ambasciata USA in Roma, non forniscono alcun supporto all'assunto accusatorio anzi per alcuni versi sono di sostegno alla sua posizione, come appare in alcuni passi delle dichiarazioni dei predetti, naturalmente favorevoli alla sua difesa. Viene rilevato il fatto che la sera dell'incidente gli unici contatti telefonici erano avvenuti tra l'ACC di Ciampino e l'ambasciata americana. In merito alle contraddizioni emerse tra le dichiarazioni dell'imputato e quelle del maggiore Piccioni, responsabile del IV° Ufficio del SIOS, la sua difesa ne ammette la esistenza, ma tenta di spiegarle asserendo che l'intervento del 4°

Ufficio era da considerarsi di routine e comunque Piccioni non era tenuto ad avvertire Tascio; di più tra questi interventi poteva esservi, secondo la difesa anche la richiesta del 3° Reparto del telex di Cincusnaveur. Deve però ricordarsi che da un lato Piccioni ha escluso di avere avuto contatti diretti con l'ambasciata USA per il DC9 Itavia, dall'altro Melillo, Capo del 3° Reparto, nelle sue memorie afferma che la ricezione del messaggio di Cincusnaveur il 3 luglio 80 è avvenuta attraverso la mediazione del 2° Reparto con l'ambasciata USA. Ne risulta evidente che tra Tascio, Piccioni e Melillo almeno uno – ma probabilmente più di uno – ha riferito circostanze palesemente non corrispondenti al vero.

La memoria in relazione alla missione di Bompreszi il 12 agosto 80 a Boccadifalco per l'esame di un casco, la definisce di ordinaria amministrazione, assolutamente non sintomo di eccezionale solerzia, in quanto Bompreszi era un esperto che veniva ordinariamente incaricato da Tascio per effettuare esami di materiale aeronautico bellico. Anche in questo caso v'è da dire che Bompreszi in quel periodo era il capo ad interim del SIOS e che la missione fu effettuata con altro ufficiale superiore del 3° Reparto, il colonnello Sidoti, capo del 4° Ufficio sicurezza al volo, e quindi capo delle investigazioni sulle cause degli incidenti di volo; che guarda caso, in tutta la sua carriera espletata allo Stato Maggiore, compie quell'unica missione in collaborazione con personale del SIOS per prender visione di un reperto. Appare evidente che quell'accertamento preoccupava il Sottocapo Ferri, che aveva disposto la missione; missione che non può che definirsi di semplice routine, perchè era più logico inviare altro ufficiale o esperto sul posto e non il capo ad interim del SIOS, e il capo delle investigazioni dello Stato Maggiore per verificare un reperto, di scarso significato, come insistono sia la difesa di Tascio che le altre difese degli altri imputati.

La difesa giustifica le false dichiarazioni di Tascio dinnanzi alla Commissione Stragi il 21.10.89, cioè che il sito di Siracusa al momento dell'incidente si trovasse in manutenzione, poichè Tascio aveva letto atti dello Stato Maggiore che attestavano lo stato di manutenzione del sito fino alle 19.00Z, secondo il programma annuale di manutenzione. Sottolinea il fatto che Tascio nella lettera del 23 dicembre 80, indirizzata al PM Santacroce, aveva riferito del mancato rilevamento del mancato rilevamento di tracce da parte dei Centri Radar di Licola, Siracusa al momento del fatto. Anche in questo caso si deve dire, come risulta accertato, che Tascio non ha predisposto alcuna lettera per il PM, ma si è limitato alla copiatura del contenuto di quanto già scritto e firmato dal Sottocapo il 20 dicembre, e a riportarlo in una missiva a sua firma indirizzata al PM Santacroce il 23 dicembre. Perciò Tascio non ha fatto altro che confermare le falsità riportate

nella precedente missiva. Infatti qui lo si deve ribadire in quella nota appaiono notizie mendaci e fuorvianti – cambio del nastro di Marsala per dimostrazione al personale, mentre nella realtà il cambio fu effettuato per iniziare l'esercitazione Synadex –; dati radar del sito di Siracusa – di cui non è stata mai trovata alcuna traccia documentale, nè allo Stato Maggiore nè presso i centri periferici competenti -; parziali notizie sull'aero-bersaglio rinvenuto ad Acquedolci (ME) il 20 settembre 80; completa omissione del plotting di Ciampino. D'altra parte non può non sottolinearsi la singolare alligazione, della copia conforme conforme del messaggio di Cincusnaveur, alla missiva indirizzata al PM da parte di Tascio. L'allegato non è la copia conforme originale conservata dal SIOS nel proprio archivio a firma di Melillo, ma una fotocopia che non presenta alcuna data manoscritta. Pertanto, visto che la minuta della copia conforme originale conservata dal SIOS nel proprio archivio a firma di Melillo presenta, in alto al foglio, la data manoscritta con biro di color nero 3.12.80, e considerato che la difesa di Tascio afferma che la data può essere apposta da qualcuno della segreteria del 3° Reparto, che aveva mal interpretato il gruppo data-orario del telex, e che comunque la data manoscritta non appare nella copia inviata al PM Santacroce, v'è da dire che la difesa erra e l'imputato è reticente, poichè, come già detto, trattandosi di una fotocopia del messaggio Cincusnaveur e non della copia conforme originale, la data manoscritta è stata volutamente celata per motivi che Tascio non ha mai saputo spiegare.

V'è da rilevare il grossolano errore che lì ove si afferma, in relazione alla vicenda del MiG libico, che la missione di Simini in Calabria era stata disposta nel 90, a dieci anni di distanza dal fatto, quando il generale Tascio non era più al SIOS da nove anni. Si deve ricordare che la missione dell'ufficiale medico dell'AM Simini è avvenuta dieci anni prima, il 25 luglio 80, da Roma a Crotone.

La difesa erra nuovamente quando afferma: “va inoltre recisamente escluso che conferme alla presenza di traffico militare USA siano pervenute a Ciampino dalle Basi della Difesa Aerea della Sicilia, come asserito in requisitoria a pag.482”. Il PM afferma che “anche” da quelle basi poteva pervenire la notizia; infatti si ricordi che non sono stati consegnati all'AG ben 5 nastri di registrazione delle conversazioni telefoniche di Ciampino su otto, nastri sui quali appunto poteva essere registrata tale notizia. Escludere pertanto questa circostanza è inesatto.

La memoria difensiva presentata personalmente da Tascio è sulla falsa riga di quella prodotta dal suo legale, avvocato Zaganelli. Si deve rilevare che su alcuni punti vi sono altre precisazioni da parte dell'imputato. Esaminando in questa memoria di Tascio la parte relativa al ritrovamento del

casco nell'agosto 80, si legge come egli affermi che, avendolo segnalato come casco da pilota al Sottocapo, quel reperimento diveniva di particolare interesse; al punto da spiegare perchè vengano mandati in Sicilia a controllare quell'oggetto due ufficiali. L'imputato precisa poi una circostanza mai emersa nell'istruttoria. Scrive nella memoria a pag.83: "l'iniziativa presa dal Ferri, quindi, tenuto conto per altro che il Tascio non si trovava all'epoca neppure in Italia, non può considerarsi come sintomatica di un'eccezionale solerzia da parte dello SMA, così come sostiene l'accusa". V'è da dire che Tascio ha sempre dichiarato che nell'agosto 80 era stato in ferie, per l'intero mese, in località calabrese, Nocera Tirinese, e non, come afferma ora egli stesso nella memoria, all'estero.

Tascio nella sua memoria afferma, a pagina 88: "che l'appunto di Torrisi ha un contenuto identico a quello redatto da Argiolas il 4 luglio 80, e cioè dall'ufficiale dell'AM che era andato a Boccadifalco a visionare i relitti ritrovati in mare nella zona dell'incidente. Questo spiega anche il perchè l'AM ad agosto, quando viene ritrovato il casco, di cui si è parlato sopra, manda due ufficiali". Anche in questa circostanza vi sono alcune inesattezze; infatti Argiolas predispose l'appunto non il 4 luglio, giorno della missione bensì il 9 luglio e lo sottopone alla visione di Melillo il 10; dopo di chè il documento viene vistato da Ferri l'11 luglio. Tascio prenderà visione dell'appunto solo il 16 luglio. Sicuramente l'appunto di Argiolas non è di contenuto identico a quello predisposto per Torrisi.

Tascio altresì evidenzia a pagina 50 e 51 della sua memoria, alcuni orari delle telefonate riferite al traffico americano. Egli quando indica come orario 20.25Z (orario di Ciampino) quello della conversazione tra Bruschina e Marzulli, non tiene conto che nelle registrazioni di Martina Franca la telefonata è registrata alle 20.20Z, per cui quando pone in rilievo che Patroni Griffi, capo controllore del SOC di Martina Franca, alle 20.24Z parla con Licola, quest'ultimo non parla nè prima nè contemporaneamente, ma dopo. Altresì alle 20.38Z Vicenza non comunica con Licola, bensì con Martina Franca. Si ricordi infatti che i nastri TBT di Licola, non sono stati mai rinvenuti, ma esistono agli atti soltanto quelli di Martina Franca.

Le argomentazioni di difesa perciò non sminuiscono, tanto meno annullano, le ragioni che hanno condotto alle conclusioni sulla posizione; che perciò si confermano: rinvio a giudizio per A, non doversi procedere per C e D della rubrica.

6. Conclusioni.

Nelle difese degli imputati dello Stato Maggiore Bartolucci vi sono delle linee comuni. In primo luogo sul contenuto delle telefonate la sera del disastro presso i centri del Traffico Aereo e della Difesa Aerea, si afferma che non v'è alcuna registrazione telefonica in cui gli stessi appaiono destinatari di notizie, così come non risultano documenti che provino il trasferimento diretto ad essi di informazioni. Questo però non toglie che gli stessi siano venuti a conoscenza dei fatti nell'ambito di poche ore come dimostrato dagli accertamenti che vengono disposti da quello SMA a partire dall'indomani del disastro e per lungo tempo.

Bartolucci, Ferri e Melillo sostengono nelle memorie difensive che nella richiesta concernente i dati della Difesa Aerea erano compresi anche quelli di Ferrara, poiché il velivolo DC9 Itavia era partito da Bologna e quindi quel sito di Difesa Aerea era stato il primo che aveva seguito e controllato il volo.

V'è da dire, una volta per tutte, che i dati riferiti al sito di Ferrara, meglio definito come 11° CRAM di Poggio Renatico, non erano stati invece inseriti nel telex di Martina Franca al fine di ricostruire il percorso del DC9 Itavia, come asseriscono gli imputati, ma esso emerge solo perché nell'arco della notte s'era accertata dal capo controllore del SOC di Martina Franca, capitano Patroni Griffi, l'inesistenza della traccia LK477 - attribuita al DC9 - presso il sito originatore di Potenza Picena, mentre nel caso specifico era stato inviato il plottaggio della vera traccia del DC9 Itavia, che era la LE157, desunta dalla riduzione dati effettuata a Ferrara e riportata anche nel telex del 28 giugno. Tra l'altro i dati riportati, lo si deve ribadire, nel telex da Martina Franca erano inattendibili e fuorvianti - LK477 correlata al DC9 inesistente, altro velivolo senza alcuna identificazione nello stesso periodo del volo del DC9 - dati che attenti esperti di Difesa Aerea, quali erano sia Bartolucci che gli altri suoi stretti collaboratori dello Stato Maggiore, nel caso specifico Melillo, avrebbero potuto immediatamente percepire e di conseguenza accertarne le ragioni. Si deve altresì sottolineare, quanto alla traccia LK477, di cui il SOC di Martina Franca aveva accertato l'inesistenza già dalla notte dell'incidente, che l'Aeronautica sino all'ottobre 89 l'ha indicata come quella del DC9 Itavia.

Quanto alle contestazioni sul ruolo avuto dal maggiore Mosti, gli imputati Bartolucci, Tascio e Melillo, nelle memorie difensive danno ciascuno la propria versione. Bartolucci, rigetta l'affermazione secondo cui egli e lo SMA avessero avuto contatti con gli esperti americani Lund e Pontecorvo; che Mosti non rappresentava l'AM e non redasse rapporti né

riferì mai alla Forza Armata le tesi in discussione presso la Luzzatti. Tascio, sottolinea la circostanza che i componenti della Luzzatti non rappresentavano gli enti da cui erano stati prescelti e che ritiene le dichiarazioni di Mosti più che attendibili. Melillo afferma di non aver mai conosciuto, visto, sentito nemmeno per telefono questo Mosti. Di certo l'affermazione di Melillo appare quanto meno esagerata, se si considera il fatto che il messaggio con la nomina di Mosti, avvenuta il 28 giugno, reca proprio la sua firma. Anche se non si sono trovati appunti che ricollegano contatti diretti con gli imputati, appare logico che non vi potesse essere, dato il distacco gerarchico avere un contatto diretto; ma di sicuro per via gerarchica – deve stimarsi più che plausibile – che le notizie di Mosti trasferite ai suoi superiori gerarchici, attraverso l'ITAV, devono essere pervenute allo Stato Maggiore.

Sul messaggio Cincusnaveur gli imputati hanno sempre reso negli interrogatori e affermato nelle memorie difensive opinioni contrastanti. Bartolucci e Ferri affermano che ebbero contatti con il Comando delle Forze Aeree del Sud Europa - Bagnoli -, con il generale Bagatti, e che la riposta a tali richieste è poi pervenuta attraverso il messaggio Cincusnaveur; Melillo afferma che il messaggio è pervenuto dall'ambasciata USA in Roma attraverso l'interessamento del 2° Reparto SIOS; Tascio esclude ogni intervento del suo Reparto al riguardo del messaggio in questione. Tutti sono però concordi nell'affermare che questo documento è pervenuto allo SMA il 3 luglio 80 e comunque è stato ricevuto dal 3° Reparto. V'è da rammentare in proposito che il messaggio in questione originato da Cincusnaveur di Londra alle ore 16.27Z del 3 luglio 80 risulta essere stato messo in circuito ai destinatari, come si legge sul telex alle ore 16.43Z; orario, che considerata la differenza di fuso orario con Londra, e tra Zulu e Bravo corrisponde alle 19.43 di Roma. Pertanto nella sua materialità il documento perveniva all'ambasciata USA in Roma, presumibilmente, intorno alle ore 20.00 locali, in un orario cioè in cui oramai sia gli uffici dell'ambasciata che quelli dello Stato Maggiore non erano operativi. Considerata la circostanza che nell'80 non erano diffuse le trasmissioni via fax; tenuto in conto che nessuno dell'ambasciata lo ha recapitato allo Stato Maggiore, così come nessuno dello SMA lo ha prelevato; ricordato che il 4 luglio è la festa nazionale degli USA, per cui tutti gli enti americani fanno festa e non sono operativi, e che comunque, il documento trovato agli atti dello SMA è chiaramente una fotocopia, quindi trasmesso con plico o prelevato da qualcuno dello SMA all'ambasciata USA, si può affermare con certezza che esso non è pervenuto nell'immediatezza agli uffici dello Stato Maggiore. La prova che nel mese di

luglio 80 il 3° Reparto, quindi lo SMA, non è in possesso del messaggio Cincusnaveur è data proprio da un appunto manoscritto di Melillo del 19 luglio 80 e dalla nota del suo subalterno, tenente colonnello Argiolas, il 28 luglio successivo. Melillo così scrive il 19 luglio, in un foglietto da lui manoscritto e siglato, per dare risposta ad una interrogazione parlamentare: “E’ incompleto. Ciccimessere ha parlato di aerei militari e non di aerei AM. Bisogna dare chiarimenti anche per gli altri. Il 5° Reparto sa cosa si deve rispondere, mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati. Cosa altre nazioni? Chiedere 5° Reparto e coordinare con lui. Fare attenzione!!!”. Argiolas, il 28 luglio, in riferimento alle citate disposizioni, così scrive: “Il generale Ripamonti, ha confermato di essere stato escluso da qualsiasi tipo di informazione ufficiale da parte di Difegabinetto e, pertanto, non in grado di trasmetterle ad altri. L’unica variante che si può apportare alla risposta stessa, di conseguenza, è quella di scrivere che - non risulta che alcun velivolo militare sia rimasto coinvolto nell’incidente di volo in argomento -. Difesa Gabinetto SPI non ha avuto alcuna comunicazione ufficiale sull’argomento da parte NATO o di altri Paesi. Il comunicato di Afsouth non è stato esteso a MOD Italia”. Come si può ben vedere non si parla di messaggio Cincusnaveur o di velivoli della 6^a Flotta, ma del comunicato ufficiale dell’Afsouth del 3 luglio 80 che cita il non coinvolgimento di alcun velivolo NATO operante nelle basi italiane. Tra l’altro Argiolas precisa che questo comunicato non era stato esteso al Ministero della Difesa. Se Melillo il 19 luglio era in possesso del messaggio Cincusnaveur perché non citarlo? Perché Difesa Gabinetto SPI, interpellata da Argiolas il 28 luglio, afferma di non aver ricevuto la comunicazione ufficiale sull’argomento da parte della NATO o di altri Paesi, quando invece gli imputati dello Stato Maggiore sostengono di aver comunicato le notizie del messaggio Cincusnaveur al Ministero della Difesa prima del 10 luglio 80, giorno in cui Lagorio riferisce alla Commissione Giustizia del Senato?

A questo punto è più verosimile che il messaggio di Cincusnaveur Melillo lo abbia ricevuto tra il 18 e 19 dicembre 80, quando egli stesso avanza, il 18 dicembre, esplicita richiesta all’addetto Biankino per ricevere il messaggio della 6^a Flotta, anch’esso originato il 3 luglio 80 alle ore 13.14Z – come risulta dalla nota manoscritta che appare sulla sua agenda, sequestrata nel settembre 95 -. Si ricordi che anche per quest’ultimo messaggio, nonostante l’evidente annotazione, Melillo sostiene di aver ricevuto il documento il 3 luglio 80.

Un altro punto che si deve ribadire concerne la copia conforme predisposta a firma di Melillo e la data manoscritta appostavi. Le copie conformi originali acquisite sono due e sono state rintracciate: la prima al 3°

Reparto, consegnata dallo SMA il 12 luglio 91 - v. acquisizione nr.140 -; la seconda al 2° Reparto, consegnata dallo SMA il 15 ottobre 91 - v. acquisizione nr.196. Le copie conformi trasmesse a Difesa Gabinetto il 20 dicembre 80 e a quest'Ufficio il 23 dicembre 80, sono fotocopie e non originali. Non è stata mai rintracciata la copia conforme trasmessa allo Stato Maggiore Difesa il 20 dicembre 80. V'è da dire che la copia acquisita e consegnata nel luglio 91 quest'Ufficio l'ha individuata solo al termine dell'attività istruttoria, cioè dopo il dicembre 97, nel corso della rivisitazione di tutto il materiale sequestrato, giacché lo Stato Maggiore Aeronautica, nella consegna, non aveva esplicitamente evidenziato l'atto trasmesso, ma soltanto indicato documentazione generica relativa ad attività di volo statunitense la sera del 27 giugno 80; di conseguenza questo documento non è stato mai oggetto di contestazione agli imputati. V'è da dire anche che quando il messaggio per copia conforme fu richiesto esplicitamente da quest'Ufficio - v. decreto acquisizione del 14 ottobre 91 - il 16 ottobre lo SMA trasmette la documentazione del 3° Reparto consistente nella copia originale della lettera del 20 dicembre 80 con il messaggio di Cincusnaveur originale in allegato e non quindi la copia conforme, senza menzionare che il predetto era stato già inviato il 12 luglio 91. Orbene nella copia conforme originale del 3° Reparto risulta essere apposta, al centro del foglio in alto, una data a matita 3/7/80, mentre in quella del 2° Reparto risulta apposta la data, con biro di color nero proprio sopra il gruppo data orario, 3/12/80.

Gli imputati nelle loro memorie difensive, a sostegno del fatto che la data del 3/12/80 non appare nella copia conforme rinvenuta presso il Gabinetto della Difesa e che quindi è da ritenersi ininfluenza a fini della contestazione dell'imputazione, non riferiscono però che quella copia conforme non è un originale bensì una fotocopia - v. acquisizione nr.215.

Un aspetto rilevante, che mette ancora una volta in luce la confusione documentale o per meglio dire il proposito di depistaggio, è la documentazione inserita come allegato 12 nella memoria difensiva di Melillo presentata il 22 marzo 99. L'imputato allega una copia della lettera del 20 dicembre 80, che presenta nel primo foglio, al centro in alto, la declassifica dell'atto con grafia scritta a mano e in allegato la copia conforme del messaggio con la scritta 3/12/80. Egli afferma altresì che quella è la copia rinvenuta agli atti del 3° Reparto. Ebbene l'originale della minuta reperita agli atti del 3° Reparto - v. acquisizione nr.205 - non riporta la stessa grafia di declassifica di quella allegata da Melillo nella memoria difensiva; ma ancora più singolare è la circostanza, come già detto, che l'unica copia conforme originale rinvenuta agli atti del 3° Reparto non riporta la data con la scritta 3/12/80, né è stata mai consegnata altra copia, sia essa in

fotocopia, con detta data manoscritta. L'unica con la data 3/12/80, in originale è stata consegnata dal 2° Reparto e dal generale Tascio, in fotocopia, nel corso del suo esame testimoniale a quest'Ufficio il 24.10.89.

Altro episodio, in cui v'è contraddizione tra gli imputati, è il plotting di Ciampino. Sia Bartolucci che Ferri escludono di aver mai preso visione di esso e che sia pervenuto allo SMA; Melillo sostiene invece che il plotting è stato visionato dal suo 5° Ufficio, ma di non averlo portato in visione ai suoi superiori; presume che a mostrarlo ai predetti sia stato il responsabile dell'ITAV generale Fazzino; quest'ultimo, però, ha sempre escluso tal fatto.

In relazione alla contestazione di carenze e manipolazioni documentali, Bartolucci afferma di aver dato disposizioni, dopo l'incidente, di mettere a disposizione della magistratura e della commissione Luzzatti tutto quanto veniva richiesto. Esclude, precisando che non v'è alcuna prova, di aver dato disposizioni per manipolare o distruggere documenti o nastri telefonici e radar. Sottolinea che non può essere dichiarato responsabile di inosservanza a richieste della Magistratura, formulate dopo molti anni dall'evento, perché egli e gli altri imputati avevano al tempo già lasciato gli incarichi allo Stato Maggiore; ritiene comunque che se le richieste fossero pervenute tempestivamente, sarebbero state esaudite. Si deve invece affermare che le responsabilità dello Stato Maggiore Bartolucci nel ritardare, nel limitare e nell'omettere la consegna della documentazione richiesta dalla magistratura e dalla commissione Luzzatti, sono ampiamente dimostrate. I ritardi: 1. viene riferito ai Carabinieri del Gruppo di Palermo, tra l'11 e 12 luglio, delegati all'esecuzione del provvedimento emesso il 5 luglio 80, che per poter procedere al sequestro del materiale accantonato a Trapani Birgi occorreva il nulla osta dal Gabinetto della Difesa. Non esiste alcuno scritto di Comandi dell'Aeronautica che affermi questa richiesta né nel corso di questa istruttoria è stato individuato il responsabile che aveva indicato la detta disposizione; 2. Il 19 luglio 80 il colonnello Brindisi Agostino, del 5° Ufficio del 3° Reparto, ordina al pari grado Fiorito De Falco dell'ITAV di non consegnare alcuna documentazione alla commissione d'inchiesta, se non giunge il nulla osta del Gabinetto della Difesa – v. annotazione sul brogliaccio di Fiorito. Si ricordi che il 19 luglio il decreto del PM di Roma, pur emesso il 16, non era stato ancora notificato dalla Guardia di Finanza, giacché la notifica avviene il 21, per cui il riferimento sono i DA1 della Difesa Aerea richiesti dalla Luzzatti all'ITAV l'8 luglio e la documentazione accantonata a Trapani Birgi; 3. Il 22 luglio il colonnello Fiorito non consegna i nastri di registrazione radar e TBT di Marsala, richiesti con il

decreto del 16 luglio, adducendo a giustificazione che essi fossero inseriti nel calcolatore di quel centro radar. Una vera e propria menzogna. Infatti quei nastri saranno consegnati a due mesi di distanza, il 3 ottobre, allorchè il PM in persona si recherà in quel centro radar. Le limitazioni: il colonnello Fiorito consegna in relazione al decreto del 16 luglio, che non indicava alcun limite temporale, lo stralcio delle registrazioni radar di Marsala e Licola dalle 18.00Z alle 21.15Z; mentre per quelle di Marsala non vi sarà limitazione, perché successivamente si sequestra il nastro di registrazione radar. Per quanto concerne Licola non si rinverrà mai più il cosiddetto DA1, perché distrutto in data imprecisata. La mancanza di questo documento ha segnato una grave limitazione all'accertamento della verità, perché tramite esso quanto meno si sarebbero comprese le confusioni, di sicuro dolose, sulle tracce LK477 e AG266 - DC9 Itavia - AG262 - Air Malta - e AJ421 - C141 -. 3. Le omissioni: la mancata consegna dei nastri di registrazione radar e TBT di Poggio Ballone e il DA1 con registrazione TBT di Siracusa, le registrazioni TBT di Licola, tutto materiale che, sulla scorta del decreto di sequestro del 16 luglio, avrebbe dovuto esser consegnato; la mancata consegna delle registrazioni radar di tutti i Centri della Difesa Aerea operanti sul Tirreno, secondo il decreto del 5 luglio, che il PM di Palermo, dopo la sospensione della consegna per la richiesta del nulla osta, a seguito della concessione da parte del Gabinetto della Difesa, il 28 agosto, richiede nuovamente ai Carabinieri di Palermo. A quel punto l'ITAV, il 10 settembre, riferisce ai Carabinieri che la documentazione era già stata consegnata il 22 luglio al PM di Roma. Ma tale risposta è solo in parte vera, giacchè come s'è detto i due decreti non coincidevano e l'esecuzione s'è attuata secondo i dettami più ridotti.

Gli imputati ridimensionano le contestazioni sul sopralluogo a Boccadifalco di Sidoti e Bomprezzi il 12 agosto 80, definendola una missione di routine e non, come evidenziato dal PM, di eccezionale solerzia ed interesse. La tesi difensiva, non appare accettabile, perché lo scopo di Ferri era di accertare attraverso i due maggiori esperti dello Stato Maggiore, il colonnello Bomprezzi - tra l'altro in quel periodo reggente ad interim del 2° Reparto ed esperto di reperti aeronautici -, e il colonnello Sidoti - capo del 4° Ufficio sicurezza al volo del 3° Reparto che gestiva e curava tutte le indagini su incidenti aerei e anch'esso al pari del suo collega esperto di reperti aeronautici - la vera natura del reperto aeronautico segnalato dalla 3^a Regione Aerea di Bari e rinvenuto in una località del basso Tirreno connessa all'incidente del DC9 Itavia. Si deve considerare che Sidoti, nel periodo in cui ha retto l'incarico di Capo Ufficio Sicurezza al Volo allo Stato Maggiore, ha compiuto quella sola missione del 12 agosto. In una missione

di ordinaria amministrazione non venivano destinati capi Ufficio, ma dagli ufficiali subalterni; quindi in questa occasione vi è stata una disposizione ben precisa di Ferri dovuta alla importanza dell'accertamento; che poi il reperto si sia rilevato irrilevante, con comporta che si trattasse di una ordinaria missione.

Infine gli imputati sostengono di non aver inserito elementi falsi e fuorvianti nella lettera predisposta il 20 dicembre 80 per lo Stato Maggiore Difesa a firma di Ferri. S'è invece accertato, oltre quanto già detto per il messaggio Cincusnaveur, che nella lettera sono state riportate notizie di tal genere - cambio del nastro a Marsala per dimostrazione al personale, mentre nella realtà il cambio fu effettuato per l'esercitazione Synadex; esistenza di dati radar del sito di Siracusa - di essi non è stata mai trovata alcuna traccia documentale né allo Stato Maggiore né presso i centri periferici competenti -; parziali notizie sull'aero-bersaglio rinvenuto ad Acquadolci (ME) il 20 settembre 80; completa omissione del plotting di Ciampino.

In relazione alla contestazione sull'inchiesta condotta dal 3° Reparto, che avrebbe incluso fra le indagini l'interrogatorio ai controllori di Ciampino, sulla base dell'appunto del tenente colonnello Argiolas, si deve dire che effettivamente, sulla scorta di quanto scritto in quell'appunto, quel personale fu sentito dalla Commissione Luzzatti e non dallo Stato Maggiore.

Gli imputati Bartolucci, Ferri e Melillo sostengono altresì di non aver predisposto documenti per il Ministro della Difesa per la riunione del CIIS del 19 dicembre 80. Su questa vicenda non sono stati trovati documenti che possano confermare quest'attività. Il PM ha argomentato che la dichiarazione di Lagorio il 19 dicembre 80 al CIIS discendesse da attività del Melillo, perché costui proprio in quel periodo, tra il 17 dicembre e 18 dicembre, come risulta nella sua agenda brogliaccio sequestrata nel settembre 95, aveva predisposto una bozza di lettera, che poi viene riportata ufficialmente solo il 20 dicembre 80. Ma è anche vero che l'intervento di Lagorio, il 19 dicembre, è così breve, che difficilmente si può ricollegare ad appunto od informativa dello Stato Maggiore.

* * * * *

Capitolo II

Le posizioni dello SMA Pisano.

1. Premessa.

In analogia alla premessa che s'è redatta sui primi quattro imputati, i generali dello Stato Maggiore Bartolucci, anche per gli imputati Pisano, Zauli, Cavatorta e Muzzarelli devono precisarsi, prima dell'esame delle singole posizioni, considerazioni comuni sulle identiche imputazioni loro ascritte.

In data 17.03.89, come già s'è detto, il Ministro della Difesa, on.le Valerio Zanone, inviava una lettera al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare con l'incarico di "svolgere una approfondita inchiesta di carattere tecnico-amministrativa nell'ambito dell'Aeronautica Militare" al fine di accertare eventuali inadempienze e carenze dei vari Enti e Comandi della Forza Armata, circa l'osservanza delle norme e procedure in vigore in relazione all'incidente del DC9 Itavia. Relazione che è stata presa in esame specificamente nella parte dedicata alle perizie e lavori

similari. Il Capo di Stato Maggiore dell'epoca generale Franco Pisano, preso atto della richiesta formulatagli personalmente dal capo del Dicastero, istituiva una Commissione formata dai seguenti ufficiali: il generale S.A. Domenico Zauli, il generale DA Giovanni Cavatorta, il colonnello pilota Gianluca Muzzarelli. La Commissione, prontamente costituita in ossequio agli stretti margini di tempo imposti dallo stesso Ministro, dà subito avvio ai lavori i cui esiti vengono condensati in un elaborato, completo di annessi, consegnato al titolare del Dicastero ai primi di maggio dello stesso anno.

Val la pena di ricordare che nella lettera di incarico, il Ministro aveva annotato una particolare raccomandazione, che cioè l'inchiesta dovesse essere svolta "in connessione alle conclusioni cui è pervenuta la consulenza tecnica d'ufficio disposta dall'Autorità Giudiziaria penale circa le cause dell'incidente al DC9 Itavia".

Inoltre aveva impartito direttive affinché il lavoro della Commissione venisse svolto con approfondimento, obiettività e correttezza massimi; e, quanto meno oralmente, aveva segnalato la necessità di non interferire con l'istruttoria penale in corso e con l'inchiesta avviata contestualmente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, la cd. Commissione Pratis. La consulenza tecnica d'ufficio cui il Ministro si riferisce è ovviamente quella redatta dal collegio cd. "Blasi", che, in data 16.03.89, formalmente aveva consegnato le proprie conclusioni a questo Ufficio.

In effetti queste conclusioni ponevano seri dubbi sull'operato e sulle conseguenti responsabilità dell'Aeronautica Militare in relazione alle circostanze dell'incidente del DC9 Itavia, tanto da attribuire l'evento ad esplosione esterna e più precisamente ad abbattimento per mezzo di un missile aria-aria. In dette conclusioni il collegio peritale si spingeva oltre, affermando anche la presenza di un velivolo da caccia nelle vicinanze del DC9; presenza suffragata da documentazione proveniente dal controllo del traffico aereo di Ciampino. Tali esiti pertanto avevano determinato pesanti critiche da parte di ambienti politici e, presso gli ambienti militari, la sensazione di una sorta di "linciaggio morale" dell'AM. Ma la relazione Pisano, di certo per contrastare quei risultati della Blasi e oltrepassando i limiti dell'oggetto affidatole dal Ministro, si pronunziava anche sul merito della causa del disastro, ovviamente in senso opposto a quello della perizia Blasi. Venne quindi a costituire, com'era nell'intenzione dei suoi redattori, una sorta di prima risposta "ufficiale" della Forza Armata sull'incidente del DC9 Itavia. Quindi una volta consegnata al Ministro, essa non mancherà di suscitare forti indignazioni tra le forze politiche e quella stessa opinione pubblica che più da vicino aveva seguito le vicende politiche e giudiziarie relative alla sciagura aerea.

La Relazione fu trasmessa anche a questo Ufficio, ma nel corso dell'istruttoria, seppure a distanza di tempo emersero tutte le carenze, gli stravolgimenti di fatti, le omissioni di cui era affetta. Le critiche sono quelle compiutamente elencate dal PM nelle richieste del 21.12.91; critiche che sono state ribadite dall'istruttoria compiuta, e da ultimo in larga parte condivise da questo GI. Specificamente:

1) Nella relazione non si fa alcun riferimento alla vicenda della telefonata di Bruschina e della complessa attività che ne seguì.

2) Nell'allegato G-3, a pag.3, si attesta che la notizia della esistenza di traffico americano nella zona dell'incidente (della quale si dà peraltro una versione riduttiva e non corrispondente al tenore dell'annotazione sul brogliaccio di Marzulli, che guarda caso non viene allegato) fu verificata "sentendo il personale di servizio all'ACC di Roma la sera dell'incidente, senza tuttavia poter trovare nessun tipo di conferma da parte di alcuno"; in realtà, nessuna attività fu compiuta dalla Commissione per verificare la fondatezza di tale notizia. In particolare, non furono identificati ed escussi quanti operavano nella sala dell'ACC, al fine di accertare l'origine della informazione, ad eccezione del solo Massari, che si vedrà come rispose.

3) Né nella relazione, né negli allegati si fa alcun cenno alla esistenza delle registrazioni delle conversazioni telefoniche di Martina Franca, benchè esse fossero disponibili sin da luglio 88, come comunicato allo Stato Maggiore dal Comandante della 3^a Regione aerea in data 10 luglio di quell'anno. In realtà, dalla registrazione delle dichiarazioni rese da Lippolis il 10 aprile 89 risulta con chiarezza che i componenti della Commissione si proponevano l'ascolto delle telefonate e che esso era finalizzato ad accertare quali attività fossero state compiute in relazione alla segnalazione di traffico americano. E' quindi implausibile che l'ascolto non sia stato effettuato, anche in considerazione dell'annotazione della telefonata relativa alla questione delle 22.27. Si osserva, in particolare, che gli interroganti – a fronte della impossibilità di Lippolis di ricordare il contenuto esatto delle informazioni ricevute e le conseguenti attività – asseriscono che il mancato ricordo non ha particolare importanza, in quanto il punto potrà essere chiarito il giorno seguente con l'ascolto della telefonata.

4) Nell'allegato G, sopra richiamato, si attesta che l'annotazione della conversazione con Bruschina a ore 22.27 del brogliaccio del Soccorso di Martina Franca si riferiva alla richiesta di intervento di mezzi statunitensi, perché collaborassero nelle ricerche. Dal contenuto della registrazione dell'esame di Lippolis emerge invece che gli interroganti erano pienamente consapevoli che l'informazione si riferisce al momento dell'incidente e non ha a che vedere con richieste di aiuto (che sono solo la ovvia conseguenza

della ben più rilevante informazione sostanziale). E infatti essa è posta in relazione con l'annotazione relativa alla ricerca di una portaerei e più in generale con la individuazione delle cause del sinistro.

5) Dall'ascolto della predetta registrazione risulta ancora che sin dall'immediatezza del fatto il Lippolis raggiunse la convinzione (vera o falsa non rileva ai fini della presente argomentazione) che a bordo del DC9 fosse esploso un ordigno. Il Lippolis aveva addirittura individuato il punto di esplosione, attraverso l'esame del materiale recuperato e contatti con l'Itavia. Di tutto ciò non vi è traccia né nel verbale allegato alla relazione, né nella relazione stessa.

6) Alla relazione conclusiva della Commissione non risultano allegati taluni degli atti compiuti ed in particolare, tra le altre, le dichiarazioni di Lippolis, Fiorito De Falco, Mangani, Abbate, Corvari e Massari, tutte di particolare rilievo.

7) Più in generale, nella relazione si afferma che non si dà conto del contenuto delle registrazioni radar del controllo del traffico civile, in quanto esse sarebbero state sequestrate sin dal 22 luglio 80 dall'Autorità Giudiziaria e quindi non sarebbero state disponibili. In realtà è già emerso che copie dei nastri radar furono fatte sin dalla sera stessa del fatto.

Appare del tutto inspiegabile il minimo peso dato dalla Commissione alle telefonate registrate presso il sito di Martina Franca, delle quali la commissione era in possesso (telefonate allora non ancora acquisite dall'AG) e che la Commissione non risulta aver valutato, benchè l'ufficiale incaricato di compiere accertamenti a Martina Franca, il colonnello Barale affermi di averle esaminate e portate all'attenzione della Commissione, avendo in particolare egli sentito il tenente colonnello Lippolis proprio con riferimento a talune risultanze di dette telefonate (v. esami Barale Nello, GI 22.06.91). Significativa a riguardo è la trascrizione di una conversazione tra il Lippolis e detto Barale in data 10 aprile 89, rinvenuta agli atti della Commissione Pisano, ma non ad essa allegata, nella quale si parla espressamente dell'ipotesi di una esplosione, del famoso "plotting" redatto a Ciampino subito dopo i fatti dal tenente colonnello Russo e del casco da pilota statunitense "Drake" che non risulta tra i reperti sequestrati.

Deve essere altresì sottolineata una sostanziale elusione da parte della Commissione Pisano dell'importantissimo dato costituito dalla telefonata del maresciallo Bruschina di Ciampino al maresciallo Marzulli di Martina Franca delle ore 22.27Z relativa alla presenza di traffico americano in zona incidente, telefonata meramente menzionata nella pagina quattro dell'allegato "1" della relazione.

Elusione gravissima per tre ordini di ragioni ovvero:

a) Anzitutto non viene evidenziato il contenuto, di per sé eloquente della telefonata (nonché di quelle che vi fanno seguito), nel corso del quale si fa anche riferimento della presenza di portaerei nel luogo del sinistro, che, recentemente è stato confermato sia dai periti radaristici che dagli esperti NATO; e ciò benchè, come si è già detto, le telefonate di Martina Franca fossero state ascoltate.

b) Nel succitato allegato “1” della relazione l’annotazione della telefonata di Bruschina sul brogliaccio è solo richiamata senza che venga allegato il testo del brogliaccio del RCC di Martina Franca, pur già in se stesso significativo, giacchè il maresciallo Marzulli così annotava: “telefonata Bruschina Uff. Acc. Roma che in zona incidente trovasi traffico americano, chiede se necessario informare ambasciata per notizie”.

c) La mera annotazione di cui all’allegato “1” sopra indicata viene poi ulteriormente svalutata nell’allegato “G” della relazione Pisano, in cui si afferma che l’annotazione sul brogliaccio del Soccorso di Martina Franca concerneva la richiesta di mezzi di intervento e soccorso destinati nella zona del disastro. In realtà, i membri della Commissione che interrogarono Lippolis, erano consapevoli che l’informazione si riferiva al momento della caduta dell’aereo, essendo peraltro posta in relazione con l’annotazione relativa alla portaerei.

E’ evidente che vi è stata da parte della Commissione la sostanziale omissione di tutta la problematica relativa alla segnalazione quella notte di traffico americano; ma è altrettanto evidente che la Commissione si era posta il problema a proposito della dichiarazione del capo controllore di Ciampino Massari Porfirio (non trasmessa al GI), al quale viene chiesto se fosse stato consapevole quella notte della presenza di traffico americano, cui si risponde con un semplice “no”, oltre il quale non si prosegue. E così si chiude, da parte della Commissione, l’audizione del 17 aprile 89 di uno dei personaggi più importanti di quella notte.

Anche l’affermazione della Commissione all’allegato “G-3”, secondo cui la notizia dell’esistenza del traffico americano nella zona del disastro era stata verificata sentendo il personale di servizio dell’ACC di Ciampino senza poter trovare alcun tipo di conferma, non è assolutamente veritiera, considerato che la Commissione non identificò né escusse la quasi totalità del personale – ed anni dopo questo Ufficio ha avuto conferma della presenza di traffico militare proprio da alcuni militari dell’ACC, (v. i numerosi esami di Colonnelli e Cucchiarelli, rispettivamente GI 13.01.95, 09.02.95, 13.02.95, 05.04.95, 10.02.97 e 09.01.95, 13.02.95, 05.04.95, 10.02.97) limitandosi a sentire il già citato Massari Porfirio e i soli

controllori Corvari e La Torre – omettendo peraltro di inserire le dichiarazioni di questi ultimi tra gli allegati alla relazione.

Pure le precisazioni da parte del generale Pisano sulla correttezza che la Commissione avrebbe tenuto nell'interpretare il mandato del Ministro della Difesa (v. interrogatorio Pisano Franco, GI 05.06.92) non appaiono fondate. In realtà, nel tentativo di legittimare in ogni caso l'operato dell'Aeronautica, la Commissione supera i limiti del mandato conferitole e redige un capitolo dedicato a considerazioni aggiuntive, ove troverà posto anche la relazione del generale Santucci, che con le sue dichiarazioni dà una versione non conforme a verità sul lavoro svolto dal National Transportation Safety Board americano in seguito alla missione del generale Rana, allora presidente del Registro Aeronautico Italiano.

La Relazione Pisano è chiamata a misurarsi con altri e numerosi "episodi critici" che ancora adesso sono motivo di dubbio e di seria perplessità in ordine al corretto operato dell'Aeronautica Militare. Il mancato ritrovamento del DA1 del 22° CRAM di Licola e l'attività relativa alla nota esercitazione Synadex presso il sito di Marsala nonché la falsa attestazione dei militari impiegati in quella sala operativa la sera del 27.06.80, di cui si dirà a breve. Per quanto concerne l'attività del SIOS presso i siti di Marsala e Licola in relazione al disastro di Ustica è stato più volte contestata al generale Pisano l'omissione nella relazione di espressi riferimenti al Reparto informazioni, attese le diverse tracce di attività di appartenenti a quell'articolazione in ogni ambito dei fatti in oggetto.

Altro episodio che si deve rammentare è quello inerente la redazione dei plottaggi del DC9 Itavia da parte del colonnello Giorgio Russo, capo Ufficio Operazioni della RIV di Ciampino. Costui sentito dalla Commissione Pisano, rilascia importanti dichiarazioni sulla rilevazione radar di molti echi primari seguenti la scomparsa del segnale; ma sui contenuti di questa significativa testimonianza la Commissione ha ritenuto di non soffermarsi, attribuendo agli interrogativi suscitati dal Russo scarsa considerazione.

L'episodio relativo al mancato ritrovamento del DA1 di Licola ha costituito motivo di interesse per questo GI, fin dai primi anni dell'inchiesta. In tempo reale – questa la regola e la prassi – si sarebbe dovuto compilare il DA1; in un momento successivo la copia integrale ed ordinata, se richiesta da altri Enti o dallo stesso comandante del sito. Questa documentazione con tutto l'altro materiale cui si riferiva il provvedimento di sequestro, sarebbe dovuta affluire a Trapani Birgi; invece il DA1 sarebbe rimasto a Licola ancora per oltre un anno, per poi scomparire. Così come non s'è mai trovata alcuna copia integrale ed ordinata. L'unico documento che si sarebbe in

seguito rinvenuto è la nota lettera dell'11.07.80, che appare un semplice stralcio del DA1, perché le tracce riportate minori di quelle che emergono dalle conversazioni telefoniche di Licola e dalla THR di Marsala.

Sulla ricerca dell'importante documento l'attività della Commissione ed i risultati cui essa pervenne sono tutt'altro che confortanti; infatti il Capo di Stato Maggiore riesce a mala pena a dar conto di aver debolmente ricercato il documento. "Ho anche sentito e verbalizzato sia il comandante Orabona (quello dell'88) sia il comandante De Angelis (quello dell'84). Il documento non si è mai trovato né essi ne erano a conoscenza".

E sulla gravosa questione Pisano è appena in grado di aggiungere: "Guardando la mia relazione, forse è scritto infelicemente, si vede che questo documento non era incluso nei materiali di cui esiste agli atti il verbale di distruzione; tuttavia siccome è stata distrutta lì la copia originale e quella integrale ed ordinata c'è una presunzione che assieme sia stato distrutto il DA1... ma opportunamente avrebbe dovuto essere conservato... Non è nemmeno detto che sia stato distrutto in quella circostanza dell'84... ma nella materia specifica del modello DA1 con mio vero e grande rammarico non sono purtroppo venuto a capo della questione" (v. audizione Pisano Franco, Commissione Stragi 12.10.89).

Eloquente anche l'episodio della falsità dell'ordine di servizio relativo al personale presente presso il radar di Marsala per lo svolgimento dell'esercitazione Synadex, con la falsa attestazione della presenza di militari – sergente Gioia e maresciallo Spera – che in realtà non parteciparono all'esercitazione. Il fatto venne riferito all'AG solo in seguito alla stesura della relazione, ben nove anni dopo la data dell'incidente. Da sottolineare anche che le ricerche sul personale, il cui esito intervenne come si è visto solo nell'89, fossero già in corso dall'ottobre 86.

Deve poi rammentarsi che la Commissione aveva ricevuto come termine di consegna della relazione il 30 aprile, successivamente prorogato dal generale Pisano al 5 maggio, solo perché asseritamente v'erano problemi per l'impaginazione del documento. In realtà il vero scopo della proroga fu quello di escutere il personale del CRAM di Marsala – il maggiore Pugliese e i sergenti maggiori Sardu e Tozio – per verificare se la sera del 27 giugno 80, appena ricevuta la notizia della scomparsa del DC9 Itavia, nella sala operativa fosse stata effettuata una riduzione dati. E' singolare la circostanza che la Commissione questa domanda non l'avesse rivolta il 10 e 13 aprile al comandante del CRAM, al capo controllore della sala operativa e al capo Ufficio Operazioni, cioè quel tenente Del Zoppo, che dal marzo 91 fino alla fine dell'istruttoria, sarà il solo – tra il personale di Marsala – ad affermare

che quella sera fu effettuata nei momenti immediatamente dopo l'incidente una riduzione dati che egli stesso analizzò. Nel documento finale della Commissione Pisano questo argomento non è assolutamente trattato.

Non deve dimenticarsi quindi quel documento "scomparso" che citano Cavatorta e Tascio, nella telefonata intercettata il 26 gennaio 95 sull'utenza di Tascio, e di cui non s'è trovata traccia tra gli atti della relazione acquisiti e sequestrati presso lo Stato Maggiore nel 91.

Altra circostanza singolare è la mancata escussione del generale Tascio, che all'epoca dei fatti era capo del 2° reparto e aveva ricoperto un ruolo non secondario nella vicenda del DC9 Itavia; mancata convocazione sulla quale nessuno dei membri della Commissione ha saputo fornire spiegazione.

Ed inoltre il comportamento a dir poco "scorretto" del generale Pisano, il quale in data 8 febbraio 89 si presenta spontaneamente a questo GI, offre la massima collaborazione della Forza Armata alle indagini e mette in evidenza che è stata sua cura acquisire, dai responsabili dei singoli comandi periferici dell'AM, tutta la documentazione attinente l'incidente del DC9. Si ricordi che in effetti dal luglio al novembre 88 presso lo Stato Maggiore era stata concentrata, archiviata ed anche analizzata tutta la documentazione relativa alla caduta sia del DC9 Itavia che del MiG23 libico. Ma è lo stesso generale Pisano che a distanza di qualche mese, il 20 ottobre 89 riceve la notifica di un provvedimento da parte di quest'Ufficio di consegnare tutta la documentazione cartacea, registrazioni radar e TBT, fotografie e quant'altro connesso ai due incidenti esistente presso il SIOS dell'AM, e che, a differenza di quanto dichiarato nel febbraio precedente, esibisce, in copia, solo ed unicamente la documentazione giacente presso il SIOS consistente in 15 faldoni, di cui uno soltanto raccoglie il materiale cartaceo relativo all'incidente del DC9 Itavia. E' singolare il fatto che tutta la documentazione del DC9, cartacea e non, era custodita presso l'ufficio del Sottocapo di Stato Maggiore e non presso il SIOS, e lo stesso generale Pisano nella lettera di trasmissione della documentazione a quest'Ufficio, il 15 novembre 89, non fa alcun cenno della presenza del materiale che verrà sequestrato ed esibito solo anni dopo, con provvedimenti vari l'ultimo dei quali eseguito addirittura nel marzo 96. Appare evidente che la mancata consegna di tutto il materiale richiesto nell'ottobre 89 ha procurato un grave rallentamento all'inchiesta e all'accertamento della verità.

Da ultimo si deve anche sottolineare quello scontro esistente all'interno dello stesso Stato Maggiore Pisano. E' stato accertato infatti come il Sottocapo generale Meloni Luciano, nel novembre 88 nomini una commissione – cosiddetta Pollice – disponendo l'analisi di tutta la

documentazione, che veniva concentrata nel suo ufficio, relativa agli incidenti del DC9 e del MiG23. Meloni il 15 dicembre 88 riceve una dettagliata relazione dal colonnello Pollice, che solo nel settembre 96, nel corso di esami testimoniali e indagini, viene scoperta ed acquisita agli atti. Appare singolare la circostanza che solo qualche mese dopo, nel marzo 89, la Commissione nominata da Pisano non esamini nella sua interezza quella documentazione, già presa in considerazione a dicembre 88 dalla Commissione Pollice, né tenga conto della precedente relazione Pollice. V'è da dire che il generale Meloni, nel gennaio 97, ha dichiarato che tra lui e il generale Pisano v'era stato un netto disaccordo nel modo di condurre l'indagine affidata all'Aeronautica dal ministro della Difesa on. Zanone, poiché egli riteneva che l'incarico dovesse essere assegnato ad altro Ente o Autorità, tenuto conto delle attività svolte fino ad allora dall'Aeronautica. Anche quando, verso la fine di aprile 89, il generale Pisano gli richiese un parere sulla relazione, nella sua parte finale, egli se n'era astenuto, non essendo a piena conoscenza dell'attività e degli atti di quella Commissione (v. esame Meloni Luciano, GI 15.01.97). Invece le indagini hanno accertato il ruolo primario che il generale Meloni ha avuto tra l'87 e l'89, anni in cui ha ricoperto l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore, nelle conoscenze di tutte le attività poste in essere dalla Forza Armata dall'80, che non erano state mai portate a conoscenza dell'Autorità Giudiziaria e che tanto meno lo furono al Ministro della Difesa, il 5 maggio 89, con la consegna della relazione Pisano.

Da ultimo si deve rilevare, come notato dal PM, che la posizione difensiva degli imputati è caratterizzata da una comune linea di fondo, pur essendo puntualizzati i rispettivi ruoli – Pisano delega sostanzialmente l'indagine ai collaboratori, riservandosi approfondimenti e l'esame dei generali di Squadra Aerea; Cavatorta ascrive a sé l'apporto tecnico-operativo; Zauli si riserva l'impianto generale del lavoro e la struttura della relazione; Muzzarelli ammette soltanto attività e funzioni di segreteria. Tutti evidenziano i limiti di tempo imposti all'indagine che non aveva il carattere di formale inchiesta, e pertanto l'ampio spazio dato ad altri ufficiali per l'approfondimento di singoli argomenti – colonnelli Pascarella per il sito di Ciampino, Barale per quello di Martina Franca e in genere per quelli di Soccorso, Gaudio e Pongiluppi per gli aspetti connessi alla Difesa Aerea.

Come sottolineano l'imponente mole del materiale da compulsare e la materiale impossibilità di effettuare una vera e propria indagine sui fatti, avuto riguardo da un lato ai suddetti limiti temporali e dall'altra alla necessità segnalata, quantomeno oralmente, dallo stesso Ministro, di non interferire con l'istruttoria penale in corso e con l'inchiesta avviata

contestualmente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri (cosiddetta Commissione Pratis). Tutti inoltre, in particolare il generale Zauli, non negano che, valutata con senno di poi, l'attività della Commissione sia suscettibile di censure di incompletezza o comunque non adeguato approfondimento, specie in riferimento alla questione della segnalata presenza del traffico americano, ma protestano la loro buona fede.

Si concorda con le osservazioni del PM secondo cui talune delle argomentazioni difensive possono essere condivise. Ma resta ferma, per le prove acquisite e la loro valutazione, l'essenza dell'accusa e cioè: - l'omessa indicazione nella relazione e negli allegati degli importanti elementi raccolti sulle informazioni nell'immediatezza del fatto ottenute dalla Difesa Aerea e dal Centro di controllo del Traffico Aereo sul possibile coinvolgimento del DC9 in un evento esterno; - l'attestazione nella relazione di un'attività di verifica sulle suddette circostanze che in realtà o non aveva avuto luogo del tutto oppure si era verificata in termini molto diversi; - la sistematica svalutazione nella relazione di qualunque elemento che potesse portare a giudizi di responsabilità nei confronti dei vertici dell'Aeronautica.

Dagli atti emerge con chiarezza l'atteggiamento elusivo che la relazione Pisano assume rispetto ad una realtà di cui la Commissione aveva già la disponibilità ai propri atti: l'esistenza di una situazione di incertezza e di allarme nei siti del controllo del Traffico Aereo che della Difesa Aerea in ordine a quanto verificatosi la notte tra il 27 e il 28 giugno 80; situazione che, anche sulla base di una segnalata presenza di traffico militare americano aveva indotto a contattare l'ambasciata americana ed a compiere ricerche di una portaerei, elementi tali da imporre in primo luogo accertamenti mirati ed approfonditi e comunque da suggerire in sede di relazione finale l'uso di margini di prudenza e di dubbio invece del tutto trascurati.

Infatti gli imputati ben conoscevano il problema della segnalata presenza del traffico militare americano – come del resto ammesso dagli imputati medesimi (v. interrogatori Pisano Franco e Zauli Domenico, GI 05.06.92) - come erano altrettanto consapevoli che tale problema rivestisse un peso determinante nell'ambito del compito affidato alla Commissione stessa – infatti la Commissione aveva ritenuto opportuno di dover rispondere, in sede di relazione, alle conclusioni della Commissione Blasi, che a quella ventilata presenza di traffico militare erano logicamente connesse. E dunque non possono ritenersi frutto di mera negligenza la sottovalutazione dell'annotazione relativa alla telefonata di Bruschina a Marzulli, già evidenziata in precedenza, la non avvertita necessità di sentire lo stesso Bruschina e l'omesso ascolto delle bobine che gli imputati pur

ammettono essere state inviate allo SMA da Martina Franca – mancato ascolto giustificato da un lato con la non disponibilità di un registratore (v. interrogatorio Zauli Domenico, GI 05.06.92) e d'altro lato con la mera acquiescenza all'affermazione del generale Frigo secondo cui in detta bobina non vi sarebbe stato nulla di rilevante (v. interrogatori Zauli Domenico, GI 05.06.92, e Muzzarelli Gianluca, GI 22.09.92).

Ed inoltre non è possibile ascrivere a mera negligenza - una volta stabilito, anche sulla sola base dell'annotazione sul brogliaccio del Soccorso di Martina Franca, che era quantomeno certo che la notizia sulla presenza del traffico americano proveniva da Ciampino - la superficialità dell'indagine svolta dalla Commissione presso l'ACC di Ciampino, consistita in brevissimi interrogatori di Massari, Corvari, e La Torre - solo al Massari peraltro viene contestata l'annotazione del brogliaccio di Martina Franca – ed il mancato interpello, sul punto specifico, del colonnello Fiorito De Falco, al quale vengono poste tutt'altre domande e che avrebbe potuto invece riferire che le copie delle comunicazioni TBT di Ciampino erano a disposizione dell'AM. E tale questione avrebbe potuto essere rivolta anche a Guidi – che non è stato assolutamente sentito – a Massari e in special modo a Russo, che aveva conservato sia i nastri radar che i TBT fino alla consegna il 21.07.80 a Fiorito De Falco, che l'indomani li avrebbe consegnati per effetto del decreto di sequestro del PM di Roma del 16.07.80.

Infine non è sostenibile la tesi della buona fede dei Commissari allorchè, nello scegliere la documentazione da allegare alla relazione omettono del tutto ogni riferimento all'importante registrazione della conversazione intervenuta a Martina Franca fra il colonnello Barale ed il suo pari grado Lippolis, nella quale, come si è già detto, colui parla espressamente dell'ipotesi di un'esplosione.

Se ne deve concludere che le condotte ascritte siano state deliberatamente poste in essere al fine non solo di ausiliare coloro – gli esponenti dello Stato Maggiore Bartolucci – che sarebbero divenuti imputati del delitto ex art.289 c.p. e 77 c.p.m.p., ma anche di contrastare i risultati della Blasi, allontanare dall'AM ogni responsabilità e sostenere altra causa dell'evento. E che pertanto il fatto addebitato sussiste, salvo a prendere in considerazione, nelle singole posizioni, circostanze in favore di taluno per cui si deve stimare che non lo abbia commesso.

2. Pisano Franco.

Il generale Pisano è imputato in concorso con i generali Cavatorta e Zauli ed il colonnello Muzzarelli dei reati di abuso di ufficio (art.323 c.p.); falsità (artt.479 e 476 c.p.) e favoreggiamento personale (art.378 c.p.).

Egli infatti - investito dal Ministro della Difesa dell'incarico di riferire sull'attività dell'Aeronautica Militare dopo la perdita del DC9 Itavia - redigeva una Relazione cui allegava atti falsamente attestanti attività mai eseguite ed ometteva di allegare atti rilevanti; inoltre riferiva in termini non corrispondenti a quelli risultanti dalle attività svolte dalla sua Commissione, riguardo alle notizie sulla presenza di traffico aereo nella zona e al momento del fatto e circa le ricerche successivamente svolte per rintracciare una portaerei di cui si era supposta l'esistenza; infine ometteva di riferire che già dalla notte stessa del fatto il tenente colonnello Lippolis ed il generale Mangani avevano supposto che la perdita dell'aereo dovesse essere attribuita a collisione o esplosione, circostanza quest'ultima basata su elementi di fatto che non sono stati riferiti nella Relazione.

La condotta di Pisano e degli altri imputati era finalizzata a favorire i componenti dello Stato Maggiore che avevano omesso di riferire sia alle autorità politiche che all'AG, ossia i generali Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio che avevano consumato delitti di attentato contro organi costituzionali, abuso in atti d'ufficio e falsità per soppressione ed altro nella qualità di militari e abusando delle loro funzioni.

Le attività e le procedure della Commissione adottate dal generale Pisano vengono illustrate dallo stesso imputato, sia nel corso dell'audizione in Commissione Stragi dell'8.02.89, che nell'interrogatorio di questo Ufficio in data 05.06.92.

E, proprio nel corso dell'interrogatorio, Pisano riferisce di aver ricevuto, in data 17.03.89 l'incarico dal Ministro della Difesa e, tra l'altro, così dichiara: "Ricordo però che l'opera si concluse il 5 di maggio quando io inviai al Ministro della Difesa la Relazione priva degli allegati... . Dal Ministro dopo di allora io non ho avuto nessuna richiesta di ulteriori approfondimenti, io ho ricevuto una lettera in cui mi ringraziava e mi esprimeva la soddisfazione per il lavoro fatto e per avere messo in evidenza le manchevolezze che erano state riscontrate nell'attività dei siti radar in particolare... . Ricordo una direttiva in particolare che era quella della massima correttezza ... quella dell'approfondimento massimo possibile ... quella dell'obiettività massima possibile... il generale Zauli mi disse che lui ... avrebbe sentito il personale ... quello dei posti chiave ... questo era un criterio che non dettai io" (v. interrogatorio Pisano Franco, GI 05.06.92).

Pisano non nasconde di aver proceduto personalmente alla scelta dei suoi più diretti collaboratori: primo fra tutti il generale Zauli che all'epoca era Direttore Generale del personale. Unitamente a quest'ultimo, Pisano decise di incaricare anche il generale Cavatorta per la sua sperimentata attività in campo tecnico-operativo ed il colonnello Muzzarelli. Delinea poi nel corso dell'interrogatorio i motivi che condussero alla scelta del colonnello Muzzarelli: "con lui con il generale Zauli; nde - trattammo di chi potevano essere gli altri, si pensò al generale di Divisione Aerea Cavatorta, mentre il colonnello Muzzarelli venne scelto da loro, da Zauli e Cavatorta, perché io chiesi un segretario che capisse quello che si stava dicendo e che potesse mettere giù le prime bozze, i primi risultati acquisiti in maniera chiara, ordinata e precisa".

Il primo documento di impianto venne elaborato da Zauli che, nel contempo, fu autorizzato da Pisano ad avere accesso in una stanza degli Uffici dello Stato Maggiore, ove tutto il carteggio relativo alla vicenda Ustica era stato concentrato fin dall'88 su disposizione del generale Meloni. La maggior parte della documentazione venne esaminata dal generale Zauli e, in minima parte, da lui stesso, che veniva periodicamente informato sullo stato dei lavori. "...Nella seconda decade di aprile cominciammo a trarre delle conclusioni" (v. interrogatorio Pisano Franco, GI 05.06.92). Il lavoro collegiale continuò fino ai primi di maggio dell'89 e durante queste riunioni non mancarono approfondimenti di aspetti e problematiche varie di cui egli veniva continuamente informato.

La Relazione, come s'è visto, si concluse il 5 di maggio e Pisano provvide ad inviarla all'attenzione del Ministro della Difesa on. Zanone; gli allegati seguirono solo alcuni giorni dopo.

Nell'affrontare la posizione del generale Pisano e delle sue responsabilità penali, in via preliminare appare utile riportare alcuni stralci delle dichiarazioni da lui rilasciate ed analizzare le sue argomentazioni confrontandole con gli elementi a suo carico.

Nell'audizione dell'89 alla Commissione Stragi non solo riduce e minimizza, ma addirittura nega ciò che si è poi riscontrato evidente e cioè la vicinanza a quella del DC9 Itavia di altre tracce di velivoli: "...Senatore Boato, dai plottaggi, cioè dal riporto sulla carta di ciò che è stato letto dai nastri di Marsala, come da copia integrale ed ordinata del fonetico-manuale di Licola, non si evidenzia alcuna traccia non solo compromissoria della sicurezza, ma neanche alcuna traccia vicina al DC9 al di sotto delle 40 miglia, cioè circa km70" (v. audizione Pisano Franco, Commissione Stragi 12.10.89).

Pisano legge poi alcuni passi della Relazione: “E’ da rilevare che alle ore 22.27 del giorno 27 giugno perviene al RCC una comunicazione che riporta una possibile attività americana in zona, secondo quanto riferito da personale in servizio all’ACC di Roma: nel merito l’ufficiale di servizio al momento della comunicazione ha lasciato la dichiarazione in annesso 2. Tale notizia è stata successivamente verificata sentendo il personale di servizio all’ACC di Roma la sera dell’incidente senza tuttavia poter trovare nessun tipo di conferma da parte di alcuno ... però viene subito dopo chiarito che in effetti ciò non corrispondeva al vero perché magari si trattava di un velivolo di passaggio: ribadisco che si trattava delle ore 22.27, quindi era notte. Per scrupolo ciò sarebbe stato detto, ma poi la cosa non è risultata vera” (v. audizione citata). E già s’è detto sulla consistenza di tale riduttiva e parziale verifica.

Nell’interrogatorio reso a questo GI in merito al traffico americano Pisano esclude sue dirette competenze e responsabilità nella trattazione delle informazioni: “la situazione di allarme - ci si riferisce all’allarme suscitato dalla presenza di traffico americano; nde - non mi venne mai riferita né da questi collaboratori e né da altri dello staff. Né io ricordo di averne mai preso atto in qualche documento, in qualche appunto fatto in precedenza per il Ministro o per altri rapporti fatti alla Magistratura non ne ho mai preso. L’episodio invece, della presenza di questo traffico mi venne riferito dal generale Zauli... . Ho detto: ma perché dovevano sentire l’ambasciata americana, mi disse: ma forse. Ecco non mi diedero degli elementi sicuri. Mi disse: ma forse è per una questione dei mezzi di soccorso. Ho detto: ma possiamo approfondire ancora? Dice: no, Barale ha sentito Lippolis gli ha detto che non aveva bisogno di mezzi di soccorso ecc., dell’ambasciata americana non ho saputo più niente. Ecco, chi aveva chiuso poi la questione era stato il SOC, cioè la sala operativa di Martina Franca, al quale il capitano Smelzo in servizio all’RCC, cioè al Centro del soccorso, aveva passato questa notizia per informazioni; il quale rispose, e l’ha scritto questo il capitano Smelzo, rispose dicendo: no, ha detto il SOC che non c’è traffi... che non c’è presenza di portaerei. Lì a questo punto il fatto sembrava un po’ così, ricordo però che venne deciso comunque di farne menzione nel nostro lavoro. Questo è il succo di come si è svolto, tutto anzi si è svolto forse in meno tempo di quanto (inc.) ma insomma vennero viste tutte”. (v. interrogatorio Pisano Franco, GI 05.06.92)

Sempre nel corso di questo interrogatorio Pisano si meraviglia che le registrazioni delle telefonate di Martina Franca fossero a disposizione dell’Aeronautica già dall’88 “...Sì questo io non lo sapevo all’epoca della Relazione personalmente. Non so i collaboratori... . Questa è la prima volta

che sento dire questo, noi siamo, a me è stato sempre detto e con i collaboratori, che questo era stato consegnato sin dal 22 luglio 80 alla Magistratura”.

A proposito della telefonata tra i marescialli Bruschina ed il maresciallo Marzulli, Pisano nega di aver deciso sul mancato inserimento della telefonata nel corpo della Relazione: “no, no, no... no! E nemmeno si par... cioè io non decisi dove metterla; e quando io venni informato di questo fatto, nel mentre si svolgevano i lavori, non si discusse nemmeno di dove era più opportuno metterla ... in questa riunione collegiale in cui si parlò dell’episodio il fatto mi venne sminuito... . Perché mi è stato detto che era avvenuto un’ora e mezzo circa, un’ora e 27 minuti, pardon, dopo l’incidente, che non c’erano state evidenze, che chi doveva poi controllare pare che abbia controllato il Comandante del SOC di Martina Franca che addirittura, io non so che attività abbia fatto, però mi pare di ricordare che sono passati pochi minuti da quando lui è stato informato di questo in Martina Franca a quando ha dato la risposta, quella che ci ha lasciati un po’ così: no, non c’è portaerei. Però non... io non avevo altro, gli approfondimenti dei miei collaboratori alla luce delle documentazioni a loro disponibili con quello che avevano sentito, lì si è chiuso dicendo che comunque andava accettato”.

Durante la redazione della Relazione l’imputato riferisce di non aver mai avvertito la preoccupazione di allontanare eventuali problematiche che investissero l’Aeronautica: “...ma c’era disagio, c’era amarezza; preoccupazione no mai sentita, né aveva motivo di essere”. Preoccupazione che, invece, è stata avvertita dal generale Zauli nello stendere la Relazione e da lui rappresentata all’AG.

La presenza americana era già stata vagliata da parte dello Stato Maggiore dell’epoca, a proposito di un controverso documento prodotto dalle Autorità statunitensi, il telex del 3.07.80, la cui cognizione era stata posta già nell’80 all’attenzione dello Stato Maggiore della Difesa e della stessa Autorità Giudiziaria, e di cui già s’è detto.

La questione del traffico americano e la valutazione della sua esistenza, come già si è avuto modo di accertare, emerge da una serie di elementi ben individuati nel corso dell’attività istruttoria. Sono evidenze inequivocabili, indice di consistente attività operativa dei siti della DA, su cui Pisano fornisce giustificazioni inidonee e del tutto fuorvianti, sostenendo anche di non essere stato informato compiutamente proprio sulle circostanze più controverse.

Al riguardo appaiono di fondamentale importanza le testimonianze del generale Mangani, all’epoca Comandante del 3° ROC di Martina Franca, così come le registrazioni delle conversazioni telefoniche sul canale 13 di

quello stesso sito in cui il generale risulta interlocutore: “Durante la notte dell’incidente avemmo contatti telefonici con i vari enti interessati. Gli oggetti dell’indagine erano due: l’esistenza o meno di altri aerei nella zona al momento del sinistro dato che la prima idea che si presentò fu quella di una collisione, nonché l’approntamento di servizi del soccorso” (v. esame Mangani Romolo, GI 26.07.91).

Lo stesso generale quindi riferisce in ordine al contenuto della conversazione telefonica delle ore 21.40 del 27.06.80 intercorsa tra lui ed il tenente Smelzo: “Il Comandante che interloquisce nella conversazione con Smelzo sono sicuramente io... . Chiedo della Saratoga, perché evidentemente avevo saputo che in quei giorni la portaerei americana era nel Mediterraneo. Per me era un problema, perché io per diverse ore sono rimasto convinto della collisione” (v. esame Mangani Romolo, GI 26.07.91).

Così come riferisce su quella delle ore 22.39 del 27.06.80: “La persona che parla con me potrebbe essere il Comandante del Soccorso e cioè Lippolis. In effetti fino all’ultimo mi sono interessato alla presenza di americani ... (v. esame Mangani Romolo, GI 28.10.89).

Di fronte alle contestazioni il generale Pisano non trova di meglio che sottolineare la sua estraneità ai criteri adottati per la scelta delle persone da sottoporre ad audizione nell’ambito della Commissione; tali criteri non vennero mai discussi con i membri della Commissione. Anche se in un certo senso Zauli fu l’ispiratore di un criterio cardine: quello di sentire il personale che all’epoca rivestiva “punti chiave” nell’ambito dell’articolazione di appartenenza. In effetti Pisano adotta questa linea di difesa - assolutamente non accettabile sia perché come s’è visto le evidenze oggettive sono in senso contrario sia perché è contraddetto persino dalle dichiarazioni dei suoi coimputati - ; di escludere cioè dirette responsabilità, tendendo di addossarle in più occasioni agli altri membri della Commissione. Egli invece ne è stato il Presidente; ha preso parte alle riunioni in cui si decise l’impianto generale del documento e dato inputs di carattere generale: è stato sempre messo al corrente degli sviluppi dell’indagine; ha partecipato alle sedute più importanti e a quelle conclusive; ha approvato e sottoscritto la Relazione. A lui in primo luogo pertanto devono farsi risalire i rilievi già specificati ovvero le omissioni, le parti non corrispondenti al vero, la svalutazione di tutte le circostanze da cui potessero emergere profili di responsabilità dell’AM.

Per quanto si dirà nella parte in diritto l’imputazione di falso deve essere assorbita in quella di abuso d’ufficio e su questa deve dichiararsi non doversi procedere, perché il fatto non è più previsto dalla legge come reato; mentre sulla imputazione di favoreggiamento personale deve dichiararsi non

doversi procedere, perché il reato estinto per prescrizione, essendo stato commesso il fatto nell'89.

3. Zauli Domenico.

Zauli Domenico nel 1989, nel grado di generale, era Direttore Generale del Personale Militare dell'Aeronautica presso il Ministero della Difesa.

Nel corso dell'interrogatorio in questa inchiesta egli ha illustrato le modalità e lo svolgimento dei lavori della Commissione (v. interrogatorio Zauli Domenico, GI 05.06.92). Subito dopo l'incarico affidato dal Ministro della Difesa al generale Pisano, egli venne nominato collaboratore principale. La Commissione fu immediatamente affiancata da esperti con competenze tecniche specifiche. Il lavoro svolto dalla Commissione venne così suddiviso: il generale Cavatorta si occupò della catena di comando e controllo della Forza Armata e dell'attività dei poligoni di tiro; il colonnello Barale verificò la questione della ricerca e del soccorso, mentre i profili di interesse concernenti il traffico e la difesa aerea vennero affidati ad esperti dell'ITAV.

Dichiara quindi che Muzzarelli non aveva la qualifica di collaboratore ma di segretario. Ricorda che, dopo essere stato chiamato all'incarico, stilò un documento di impianto concernente il piano di sviluppo dei lavori della Commissione. Il documento venne sottoposto all'attenzione di Pisano che diede il suo consenso. Zauli conferma poi di aver preso visione ed esaminato il materiale documentale custodito in un apposito ufficio dello Stato Maggiore. Ufficio creato già da un anno su disposizione dello stesso Capo di Stato Maggiore al fine di concentrare tutta la documentazione di interesse sulla vicenda di Ustica. Ritiene che analoga attività di disamina sia stata svolta da Cavatorta nonché da Muzzarelli, anche se non ne ha la certezza assoluta "...ma quello che c'era io l'ho certamente letto e ho cercato con criterio mio di cominciare a fare una distinta tra ciò che ritenevo fondamentale e ciò che ritenevo non significativo..." (v. interrogatorio Zauli Domenico, GI 05.06.92).

Come si evince da questa dichiarazione l'esame della documentazione non era stato quindi lasciato al caso ma compiuto razionalmente. Zauli infatti non nasconde la preoccupazione che qualcosa di importante potesse sfuggire o non fosse messo nella giusta considerazione. Ricorda poi che Pisano non prese parte materialmente ai lavori della Commissione; intervenne solo nelle

fasi conclusive dei lavori della Commissione ovvero quando già era stata stilata una prima bozza della relazione; la stesura definitiva del documento fu compiuta però alla sua presenza. Nel prosieguo precisa che la Commissione non venne nominata per decreto: l'investitura ha riguardato direttamente il solo Capo di Stato Maggiore, che in seguito ha nominato i membri della Commissione. Una precisazione importante per qualificare gli aspetti ed i profili di responsabilità in capo a ciascuno dei componenti la Commissione, che contribuendo fattivamente alla realizzazione del documento finale hanno svolto compiti ben individuati. (v. interrogatorio Zauli Domenico, GI 05.06.92).

Gli aspetti di maggior contraddizione nella posizione Zauli, analogamente a quanto emerso a carico del generale Pisano, concernono la nota problematica della presenza di traffico militare americano nella zona ed al momento dell'incidente e gli omessi accertamenti sul personale dell'ACC di Ciampino. Su quest'ultimo aspetto s'è già in più occasioni rilevato che l'attività di indagine interna espletata dalla Commissione al fine di identificare il personale ACC di Ciampino in grado di fornire ogni utile indicazione o elemento sulla circostanza del traffico americano, è stata svolta con deliberata negligenza.

Lo stesso Zauli nel corso dell'interrogatorio riferisce in sintesi che la verifica era stata svolta escutendo soltanto i responsabili dell'ACC che rivestivano i posti chiave all'interno di quella struttura. Aggiungeva che il personale era stato individuato attraverso l'esame degli atti documentali - non indica quali - in possesso della Commissione ed attraverso l'apporto del tenente colonnello Pascarella, che avrebbe provveduto - non indica in quale modo - a contattare il personale dell'ACC nel frattempo transitato nell'Azienda Autonoma del Controllo del Traffico aereo. Attività del tutto insufficiente, se si considera che l'esatta individuazione dei componenti il turno 18.00/06.00 nella sala operativa di Ciampino ha comportato l'escussione di oltre trecento testi. Zauli non chiarisce i motivi che determinarono la Commissione ad interrogare solo quattro militari e cioè Corvari, La Torre, Massari e Russo, né spiega perché non siano stati allegati alla Relazione i verbali di Corvari e Massari.

A domanda se l'elenco fosse stato fornito dal Pascarella, Zauli riferisce che il suo collaboratore fornì, su richiesta della Commissione, solo tre nominativi cioè Corvari, La Torre e Massari. Non si può poi fare a meno a questo punto di rilevare che nei verbali di escussione le domande sono differentemente formulate e, tra l'altro, poste in maniera sicuramente generica così come si evince dal tenore delle risposte. Lo stesso deve dirsi sul verbale di escussione del tenente colonnello Russo - pure a conoscenza

di circostanze di sommo rilievo - il quale, a domande sommarie, fornisce risposte altrettanto sommarie. Di contro non si allega il verbale del tenente Corvari, la cui dichiarazione appare peraltro circostanziata in relazione alle procedure seguite dallo stesso controllore dopo il mancato contatto con il DC9 Itavia.

Interpellato sul criterio di alligazione delle escussioni, l'imputato non fornisce risposta convincente a causa della sua estrema genericità: "no, le allegazioni che ricordi io, il criterio è stato quello di mettere ciò che interessava il velivolo, cioè quindi i due controllori che l'hanno seguito...". E più avanti nell'interrogatorio: "...quindi abbiamo detto mettiamo quelle che hanno riferimento specifico al DC9...". Ma non è plausibile che una Commissione con finalità così elevate non approfondisca su soggetti che più direttamente avevano avuto parte operativa e informativa sulla rotta del DC9 Itavia.

Così come non sa dare una risposta sulle altre omissioni di atti di rilievo, come la mancata escussione del capitano Patroni Griffi, capo controllore del sito di Martina Franca. Invitato più volte nel corso dell'interrogatorio a fornire spiegazioni sul modo in cui la Commissione avesse trattato il problema, ribadisce sempre di aver ascoltato solo il personale preposto ai posti chiave.

Quanto alla questione del traffico americano la notizia relativa, così come viene tratta dall'annotazione apposta sul brogliaccio dell'RCC di Martina Franca da parte del maresciallo Marzulli, appare volutamente minimizzata se non annullata, giacché è relegata nella parte dedicata agli allegati della Relazione. Proprio sulla importante questione se vi fosse o meno traffico aereo americano, la Relazione, come già s'è visto, non fornisce altri elementi.

Sulla necessità di verificare la notizia del traffico americano direttamente alla fonte, cioè interrogando il maresciallo Bruschina, così riferisce: "non ho pensato a chiamare Bruschina perché da questa situazione, applicando la logica delle conoscenze tecniche che ognuno di noi penso possa avere (...), portava tutto a ritenere priva di fondamento non la telefonata, perché la telefonata è oggettiva, l'ho anche ascoltata, ma l'ipotizzato della telefonata del maresciallo Bruschina". Tra l'altro, il ricordo dello Zauli sull'annotazione è molto vago; afferma infatti di non rammentare il nominativo del sottufficiale che aveva redatto l'annotazione. Ad ogni modo questa annotazione, riportata sul brogliaccio dell'RCC di Martina Franca, era stata interpretata nel senso che essa concernesse il soccorso aereo (v. interrogatorio Zauli Domenico, GI 05.06.92). Anche se al riguardo,

nell'esame testimoniale del 1°.07.91, egli proprio aveva dichiarato che non era prassi interpellare l'ambasciata per le richieste di soccorso.

Sul traffico americano hanno rilievo, come più volte s'è scritto, le registrazioni delle conversazioni telefoniche del sito di Martina Franca, ma esse nella Relazione Pisano non vengono neppure nominate. Contestato a Zauli che le registrazioni e le relative trascrizioni erano a disposizione dell'Aeronautica Militare sin dall'88, adduce a giustificazione del mancato ascolto, così come farà il colonnello Muzzarelli, l'impossibilità di reperire un idoneo apparecchio di registrazione. Così conclude sul punto: "Dopo di che io della bobina sinceramente non me ne sono più ricordato, anche perché nel frattempo è arrivata la Blasi con il malloppo che c'era, ci siamo dedicati a questo" (v. interrogatorio Zauli Domenico, GI 05.06.92).

Per quanto concerne invece le registrazioni di Ciampino, l'imputato s'è detto convinto che fossero state oggetto di sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria. La Commissione, stante questo provvedimento, non si è peritata di accertare se fossero state o meno estratte copie. Ed in vero doveva apparire impossibile che non fossero state fatte copie, prima che si procedesse al sequestro delle bobine; sia perché è, ed era, prassi presso l'AM conservare copia di ogni documentazione che si consegna e in quel sito vi erano le apparecchiature per la riproduzione sia di nastri radar che audio; sia perché in tal senso depone l'allora colonnello Fiorito De Falco, comandante proprio della RIV, che chiaramente dichiara: "Prima che venisse sigillata - cioè addirittura prima del sequestro; nde - la documentazione era stata copiata per eventuali necessità di coordinamento. S'è fatta la copia dei nastri magnetici, sia video che audio. A Ciampino, presso l'ATCAS, era possibile produrre immediatamente copia, anche dei nastri video, con l'attrezzatura ivi esistente" (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 16.10.90). L'imputato dichiara di non essere mai stato a conoscenza di tutto ciò e con lui anche gli altri componenti della Commissione (v. interrogatorio Zauli Domenico, GI 05.06.92).

Analogo atteggiamento sulle altre contestazioni, tra cui quella sulla mancata audizione del comandante della RIV, il noto colonnello Guido Guidi che - lo si ricorda - già la sera stessa dell'incidente, nel corso della telefonata intercorsa con Fiorito De Falco, confida al proprio interlocutore le apprensioni per la supposta presenza di traffico americano e il timore di un'eventuale esercitazione svolta dalla Forza Armata del Paese alleato ma addirittura ignorata dall'Aeronautica Militare (v. telefonata delle ore 20.23 intercorsa tra la RIV di Ciampino e l'ITAV).

Sulla telefonata intercorsa tra i marescialli Bruschina dell'RSC di Ciampino ed Marzulli dell'RCC di Martina Franca ci si è soffermati più

volte nel corso dell'interrogatorio, ma Zauli al riguardo ha sempre sostenuto che si erano stimate sufficienti le verifiche effettuate dal SOC di Martina Franca, senza mai venire a conoscenza di tutti gli attivismi che erano derivati da quella telefonata. In merito così riferisce: "Comunque tutto questo è alla più completa disconoscenza di noi che ci abbiamo lavorato sopra". Una dichiarazione che lascia un tale sconcerto da indurre il PM, presente all'interrogatorio, ad affermare: "direi che è anche inutile ascoltarlo, tanto il generale dice di non averne mai saputo".

Ma lo stesso Zauli ammette che l'attività della Commissione - giudicata ovviamente sulla base delle conoscenze acquisite nel prosieguo del tempo - sia suscettibile di censure. Invoca però la buona fede. Già s'è detto fin dove si può riconoscere negligenza, limite oltre il quale emerge il deliberato proposito di non approfondire o nascondere evidenze, e tutelare ad ogni costo il buon nome della Forza Armata.

Dal quadro complessivo così delineato emerge quindi la figura del generale Zauli "primo" collaboratore del Capo di Stato Maggiore e "registra" del coordinamento e della pianificazione del lavoro per la realizzazione in tempi stretti dell'importante Relazione. La collaborazione a tale livello di impegno espone l'alto ufficiale alle medesime responsabilità - derivanti dalle gravi carenze ed omissioni premesse - cui è chiamato a rispondere il generale Pisano.

Ma come già affermato per quest'ultimo imputato, valgono per Zauli le considerazioni svolte al riguardo delle sue imputazioni nella parte in diritto. L'imputazione di falso deve essere assorbita in quella di abuso di ufficio e su questa deve dichiararsi non doversi procedere perché il fatto non è più previsto dalla legge come reato; quanto all'imputazione di favoreggiamento personale deve dichiararsi non doversi procedere perché il reato estinto per prescrizione, essendo stato commesso il fatto nell'89.

La difesa del generale Zauli al termine del deposito degli atti chiede il proscioglimento perché il fatto non sussiste, sottolineando che non era stata mai costituita una vera e propria Commissione, bensì era stato solo formato un gruppo di lavoro informale, a composizione variabile, di supporto al capo di Stato Maggiore, per la in risposta alla richiesta del Ministro. E precisando altresì che la scelta dello Zauli da parte di Pisano era stata compiuta proprio in considerazione della sua estraneità alla vicenda di Ustica. La difesa tiene poi ad evidenziare che la documentazione usata in quella sede dai collaboratori di Pisano è stata solo ed esclusivamente quella raccolta dal sottocapo Meloni dal giugno 88, e in essa non vi erano nastri radar; e che lo Zauli aveva operato nel fermo convincimento della indisponibilità del

materiale sequestrato, in particolare i nastri radar di Ciampino, avendo appreso della duplicazione solo in sede di interrogatorio e dalla requisitoria. Sulla circostanza si deve ricordare che le copie dei nastri radar di registrazione di Ciampino non sono state mai rinvenute, ma vi sono state le dichiarazioni di Fiorito De Falco, il 16.10.90, secondo cui le copie erano state effettuate prima della sigillatura e della consegna all'AG nell'80. La commissione poteva anche non essere in possesso dei nastri di Ciampino, ma sicuramente doveva avere il plotting redatto da Russo, anch'esso mai rinvenuto presso lo Stato Maggiore, ma di cui v'è la prova della consegna, come afferma Melillo nelle sue memorie difensive.

La difesa erra quando afferma che la Commissione utilizzò solo la documentazione esistente allo Stato Maggiore; s'è infatti accertato che il 7 aprile 89, la commissione richiese per le vie brevi alla 3^a Regione Aerea di Bari, il nastro di registrazione TBT di Martina Franca per verificare il contenuto di alcune conversazioni.

La difesa definisce un mero errore materiale la mancanza degli allegati alla relazione essendo gli stessi citati nella relazione, e precisando altresì che dalla lettura attenta delle dichiarazioni non allegate (Lippolis, Mangani, Abbate, Corvari, Massari, Fiorito De Falco) nulla si sarebbe aggiunto nella sostanza rispetto a quello che avevano dichiarato i due controllori di Ciampino. Anche questa argomentazione difensiva appare erronea, giacché di certo le dichiarazioni di Corvari dovevano essere allegate, in primo luogo perché era uno dei due controllori dell'ACC che avevano seguito il volo del DC9, e poi perché proprio lui era stato colui che aveva dato l'allarme in sala operativa a Ciampino; ma andavano allegate anche quelle dei restanti, perché quella sera avevano tutti rivestito un ruolo di primo piano nelle ricerche del velivolo e nelle indagini per accertarne le cause di caduta. Certamente a Massari, il capo sala, dovevano essere rivolte più e incisive domande, essendo egli il responsabile della situazione e non solo quella se fosse venuta a conoscenza della comunicazione di traffico americano all'RSC da parte di un ufficiale dell'ACC. Infine v'è da sottolineare la domanda che viene posta dalla Commissione al capo controllore di Licola, Abbate, e cioè: "Come può essere spiegato un errore di quota di 11.000 piedi". La risposta data dall'ufficiale fu "non so spiegarlo". Ebbene questo dato tecnico "errato" non è stato mai riscontrato su alcun documento in possesso dell'AG. Deve pertanto presumersi che la commissione abbia posto la domanda sulla base di documentazione di cui quest'Ufficio non è mai venuto in possesso. Quindi solo Zauli e i suoi collaboratori hanno esaminato questo materiale documentale mai consegnato. E' singolare la circostanza altresì che Zauli e i suoi collaboratori

non abbiano richiesto ad Abbate, il 17.04.89, se fosse in servizio la sera dell'incidente, dal momento che la sua identificazione era avvenuta soltanto da pochi giorni, il 4.04.89, in circostanze altrettanto singolari, di cui a lungo già s'è scritto.

Restano perciò a carico dell'imputato quegli elementi che gli sono stati contestati e di cui s'è data contezza nei precedenti capoversi.

4. Cavatorta Giovanni.

Il generale di Squadra Aerea Cavatorta Giovanni, in congedo per limiti di età dal 23 giugno 89, nel periodo in cui gli venne conferito l'incarico di far parte della cosiddetta Commissione "Pisano", 17 marzo - 5 maggio 89, ricopriva l'incarico di Comandante dell'aeroporto di Guidonia Montecelio. Nel 1980 all'epoca dei fatti ricopriva invece l'incarico di Capo di Stato Maggiore presso la 2^a Regione Aerea.

L'imputazione a suo carico - egli è stato interrogato solo l'8 giugno 92 mentre è stato escusso in qualità di teste il 1° luglio 91 - è stata formulata nella requisitoria del PM come addebito del delitto di cui agli artt.110, 81 p.p., 323, 479 e 476, 61 nr.2 e 378 c.p., in concorso con Pisano Franco, Zauli Domenico e Muzzarelli Gianluca, come già specificato.

Alla fine del marzo 89 fu contattato dal Capo di Stato Maggiore - l'allora generale Pisano - per essere designato a far parte della Commissione, di cui già s'è detto, insieme al generale Zauli Domenico ed al colonnello Muzzarelli. Egli in particolare, oltre a svolgere un lavoro collegiale con gli altri componenti, si interessò, essendo un esperto nel campo, dell'attività relativa ai Reparti intercettori, analizzando tutta la documentazione agli atti per desumere la presenza o meno di velivoli dell'AM, in quanto si ipotizzava che un velivolo dell'Aeronautica Italiana avesse abbattuto il DC9 (v. interrogatorio Cavatorta Giovanni, GI 08.06.92).

Sulla presenza di traffico aereo americano nell'area e nello stesso lasso di tempo dell'incidente, così come si evince dall'ascolto di varie conversazioni telefoniche, tra cui quella delle ore 20.22Z intercorsa tra Marzulli di Martina Franca e Bruschina dell'ACC di Roma, egli, in sede di esame testimoniale, aveva riferito che erano state compiute specifiche investigazioni con esito negativo sulla presenza di Forze Aeree di altri Paesi. Dichiarava altresì che risultava una comunicazione a Martina Franca di presenze aeree statunitensi, ma che pur avendo esaminato i tracciati radar di Ciampino e Marsala, nulla aveva ricondotto alla presenza di traffico aereo.

Non ricordava se era stata svolta un'indagine sul personale dell'ACC, fonte di tale notizia; rammentava però che la Commissione aveva sentito alcuni Ufficiali ACC in servizio quella sera, ma nessuno di loro si era ricordato circostanze significative (v. esame Cavatorta Giovanni, GI 01.07.91). La notizia di possibili attività aeree americane nella zona del disastro, come s'è scritto, era stata desunta anche dal brogliaccio di Stazione dell'RCC di Martina Franca, ove era stata riportata la sintesi della sopracitata conversazione telefonica avvenuta alle ore 22.27 locali – sul brogliaccio si legge 10.27 locali, ma deve intendersi però orario pomeridiano e non antimeridiano. Cavatorta nelle sue dichiarazioni più volte è apparso evasivo riguardo all'annotazione sul brogliaccio e alle trascrizioni delle telefonate del 3° ROC, che peraltro erano pervenute alla Commissione unitamente al nastro, negli ultimi giorni di lavoro, ed erano state analizzate, secondo quanto riferito da lui stesso, prevalentemente dal colonnello Barale. In particolare dopo l'ascolto della registrazione della nota telefonata, Cavatorta, manifestando un certo stupore, dichiarava che il tenore della stessa era completamente diverso da quanto riportato sul brogliaccio. Infatti egli in un primo momento aveva riferito esplicitamente di aver esaminato superficialmente il documento, asserendo di non ricordare la trascrizione della telefonata, e poi, a seguito dell'ascolto della stessa si è contraddetto. Tutto ciò dimostra invece che l'imputato aveva una chiara conoscenza dei fatti, anche se il suo intento era quello di accreditare deficienze nei ricordi (v. esame Cavatorta Giovanni, GI 01.07.91).

Una ulteriore contraddizione nelle sue dichiarazioni si rileva quando, sentito in qualità di imputato, smentiva parte delle proprie dichiarazioni come teste nella data. Infatti egli escludeva che la Commissione avesse compiuto investigazioni su presenze di Forze di altri Paesi e si mostrava meravigliato di averlo sostenuto nel precedente verbale. Affermava esplicitamente che non rientrava tra i compiti della Commissione Pisano quello di accertare la presenza di velivoli stranieri nella zona dell'incidente, anche perchè una ricerca del genere esulava dal mandato ricevuto dal Ministro della Difesa, che specificava di non interferire con la Commissione Pratis (v. interrogatorio Cavatorta Giovanni, GI 08.06.92). Appare sconcertante che un alto ufficiale sconfessi così clamorosamente, negando persino l'evidenza, una propria dichiarazione resa nel corso della escussione di pochi mesi prima, facendo credere addirittura di non aver contezza dei compiti della Commissione. Le dichiarazioni dell'ufficiale appaiono poi vaghe e discordanti nel loro complesso; infatti, dal momento che la circostanza era di rilievo e che erano passati pochi mesi tra l'esame testimoniale e l'interrogatorio, è inquietante che il medesimo abbia cambiato

versione sul reale o meno svolgimento della predetta indagine. Queste discordanze fanno emergere un quadro comportamentale reticente e soprattutto omissivo, aggravato tra l'altro dalle responsabilità derivategli dall'incarico in Commissione.

In merito alla presenza di traffico aereo straniero nella sera del 27.06.80 nella zona dell'incidente, Cavatorta confermava di aver chiesto ad alcuni militari dell'ACC di Roma se ne fossero a conoscenza. In seguito alla dichiarazione redatta in data 11.04.89 dal colonnello Barale - consulente della Commissione -, vennero richiesti chiarimenti specifici sull'eventuale traffico aereo, senza tuttavia riscontrare elementi significativi. Infatti il Barale si era recato a Martina Franca per ottenere ulteriori informazioni sullo svolgimento dei soccorsi, constatando che vi era un'annotazione sul quaderno di stazione, relativa alla nota telefonata intercorsa tra Bruschina e Marzulli. Appare alquanto singolare l'attività svolta presso Martina Franca dal Barale, che viene documentata dalla "dichiarazione" allegata alla Relazione come Annesso 2, nella quale si esclude la presenza di portaerei americane e relativo traffico; mentre la "scoperta" del Barale era già nota allo Stato Maggiore a seguito della nota missiva della 3^a Regione Aerea del 29.11.88. Risulta inoltre che la Commissione già in data 7 aprile 89 aveva richiesto, tramite la segreteria del Sottocapo di Stato Maggiore, e ricevuto dal 3° ROC la registrazione TBT tra il SOC di Martina Franca e i siti radar. A tal proposito devono porsi in evidenza le contraddizioni tra le dichiarazioni rese nel corso dell'esame testimoniale: "solo negli ultimi giorni dei lavori della Commissione pervennero dei documenti che riguardavano le comunicazioni del 3° ROC tra cui anche un nastro". Il nastro io non l'ho ascoltato. Insieme al nastro c'era anche la trascrizione e ne ho scorso alcune pagine". E quelle nell'interrogatorio: "mi ricordo che è arrivata questa comunicazione del nastro, la data esatta ci sarà scritta in qualche documento, ma sicuramente non era nell'elenco del materiale disponibile che noi abbiamo preso in visione il 2 o il 3 aprile, è arrivato dopo questo nastro. Non ricordo bene se l'ha portato il Barale da Martina Franca al ritorno del suo viaggio. Nessuno lo ascoltò perché non avevamo neanche la possibilità, penso che neanche Barale l'abbia ascoltato". Come ben si può notare in qualità di teste afferma una vera e propria menzogna, cioè di aver ricevuto il nastro negli ultimi giorni dei lavori della Commissione, mentre nelle vesti di imputato modifica la sua dichiarazione asserendo che il nastro comunque non era tra il materiale disponibile all'inizio del mandato - 2/3 aprile - e che probabilmente era stato portato dal Barale al suo ritorno da Martina Franca, quindi dopo la data dell'11 aprile 89. Si deve osservare che nelle dichiarazioni si è parlato sempre di un solo nastro mentre la lettera del

3° ROC di Martina Franca del 7 aprile 89 indica la trasmissione di “registrazione...” e non specifica l’invio di uno o più nastri TBT.

In tal senso, il 28 giugno 91, il Capo di Stato Maggiore generale Nardini, a seguito di decreto di quest’Ufficio sulle trascrizioni delle registrazioni telefoniche e radio del sito di Martina Franca utilizzate dalla Commissione Pisano, così risponde: “al fine di allargare i termini temporali delle trascrizioni anzidette, fu richiesto verbalmente al Comando della 3^a Regione Aerea un ulteriore nastro, la cui trascrizione non era stata inviata nell’88. Tale nastro non risulta, sulla base dei ricordi del colonnello Muzzarelli membro della Commissione, poi essere stato utilizzato né trascritto, sia per la mancanza di idonea apparecchiatura immediatamente disponibile e sia perché ritenuto non essenziale ai fini dell’inchiesta stessa”. Come si desume in modo chiaro da questa nota del generale Nardini, la registrazione inviata il 7 aprile 89 dal 3° ROC, era stata preceduta dall’inoltro di altri nastri allo Stato maggiore e quindi la Commissione Pisano aveva avuto nella sua disponibilità non un solo nastro ma più nastri o addirittura tutti e quattro i nastri di Martina Franca, sequestrati da quest’Ufficio solo nel novembre 90 - nastri, come si ricorda, tre rinvenuti a Martina Franca e solo uno allo Stato Maggiore. Pertanto il Cavatorta, quando riferisce che la Commissione non ha svolto alcun accertamento sulle comunicazioni intercorse tra Ciampino e Martina Franca, in quanto le stesse non erano tra i documenti a disposizione perché sottoposte a sequestro dall’AG, non è credibile. Tra l’altro anche se da un lato i nastri TBT di Ciampino erano stati sequestrati dal PM di Roma nel luglio 80, è altresì pacifico che, come ha dichiarato il Fiorito, erano state effettuate le copie dei nastri TBT e radar di Ciampino prima della consegna all’AG (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 16.10.90).

Il Cavatorta asserisce quindi che la Commissione non approfondì molto la vicenda del traffico americano, non menzionandola nel corpo della relazione, ma negli allegati; giustifica questa scelta riferendo che sul brogliaccio, un quarto d’ora dopo la citata telefonata, vi era riportato che il SOC escludeva la presenza di velivoli statunitensi nella zona dell’incidente. L’argomento era stato chiuso perciò nel giro di un quarto d’ora. Fu per questa ragione che la notizia non venne trattata nella relazione; tra l’altro l’argomento della nota conversazione telefonica delle ore 20.22Z, non era stato nemmeno confermato dai militari di Ciampino in servizio quella sera. La vicenda fu liquidata perciò “come voce priva di fondamento” o “come notizia di corridoio nata al di fuori della sala operativa”. Che la notizia, chiusa dal SOC, fosse continuata ad essere oggetto di attenzione - si consideri che l’ACC di Ciampino seguì ad avere contatti con l’ambasciata

Americana per tutta la notte dell'incidente e che le Autorità americane continuarono ad indagare anche nei giorni successivi - l'imputato riferisce di esserne venuto a conoscenza solo in sede di interrogatorio. Precisa che, essendo in genere collisioni, cedimenti strutturali o esplosioni tra le cause degli incidenti in volo, era logico che l'ACC contattasse gli americani.

Il Cavatorta afferma poi che la trasposizione grafica effettuata dal tenente colonnello Russo Giorgio, capo Ufficio Operazioni della RIV di Ciampino, la mattina del 28 giugno 80, non venne presa in esame dalla Commissione, che valutò invece solo i dati del radar di Ciampino così come riportati nella perizia del collegio Blasi. Circostanza questa alquanto singolare, se si tiene conto della dichiarazione del Russo resa alla Commissione il 14 aprile 89: "rimasi meravigliato dal fatto di vedere echi a sinistra e a destra della traiettoria. Pensai ad una eventuale esplosione del velivolo. Dopo questi echi si spostavano verso Est". Nonostante questa rilevante dichiarazione del Russo, il quale aveva anche affermato nella dichiarazione in disamina che lo scopo del grafico era quello di individuare il punto di caduta del DC9, il Cavatorta conferma di non aver mai preso visione del il plottaggio del Russo.

In merito alla dichiarazione rilasciata dal generale di SA Santucci Giorgio, allegata alla relazione finale, il Cavatorta afferma di non conoscere le motivazioni del suo inserimento nel documento finale; ricorda, però, di aver avuto un colloquio con il Santucci proprio nel corridoio dello Stato Maggiore e di avergli consigliato a non presentare la dichiarazione, perché egli era sì certo di aver accompagnato il generale Rana ma non ricordava con esattezza la data del fatto; per questa ragione, secondo esso Cavatorta, quella sua dichiarazione non avrebbe avuto alcuna valenza giuridica. L'imputato altresì rammenta che il generale Pisano riservò a sé l'interrogatorio dei generali di Squadra Bartolucci, Ferri, Melillo e Santucci. Alla domanda dell'Ufficio perché non furono ascoltati, oltre al generale Melillo capo del 3°, gli altri Capi Reparto del 1980, tra i quali il Capo del 2° Reparto SIOS generale Tascio, nel 1989 già generale di Squadra, Cavatorta in un primo momento non sa rispondere; poi tenta di giustificare la Commissione, asserendo che l'attenzione di essa era principalmente rivolta ad individuare eventuali coinvolgimenti dell'Aeronautica; e pertanto si era concentrato sui siti radar e le comunicazioni radio, proponendosi di interrogare solo chi quella sera aveva seguito l'attività di volo, chi poteva fornire notizie di "prima mano". Comunque non sa dare alcuna spiegazione sulla mancata escussione del generale Tascio.

In proposito si ricorda che nel corso dell'intercettazione telefonica sull'utenza dell'abitazione del generale Tascio - 06/5074070 delle ore 19.33

del 26.01.95 bobina 30 - era emersa una conversazione tra il predetto e il generale Cavatorta, di cui deve riportarsi quello stralcio che concerne i lavori della Commissione nell'89:

“Tascio: quindi lui (Pisano) sta organizzando la sua difesa dicendo che io ho dato un mandato, mi sono fidato di certa gente, l'ha detto anche alla Commissione Stragi;

Cavatorta: Ah, sì?

Tascio: certo il documento d'impianto che aveva dato e che tu ricorderai esattamente, è scomparso, non si trova più capito?

Cavatorta: sì, va bene ma guarda che se io sono interrogato, mi ricordo benissimo che ebbe ogni virgola, ogni parola è stata pesata da lui e dal suo amico Giordo.

Tascio: lui l'ha negato questo.

Cavatorta: voglio vedere che l'ha negato l'abbiamo sentito dieci volte quel 25 aprile che era festa e la domenica a stare lì con coso, e Meloni che gli è venuto il coccolone perché, come fai, mica c'ero solo io lì. C'era Zauli, c'era, come si chiama lì, il segretario e via dicendo, eravamo in quattro o cinque”.

Come ben si vede nella conversazione telefonica si fa espresso riferimento a un documento “scomparso”; sia Tascio che Cavatorta non ne hanno mai riferito; tanto meno se ne è trovata traccia tra gli atti della relazione acquisiti e sequestrati presso lo Stato Maggiore nel 91.

La mancata allegazione da parte della Commissione di atti rilevanti alla relazione, quali i verbali relativi all'escussione del capo sala maggiore Massari e del controllore tenente Corvari, entrambi dell'ACC di Ciampino, in cui le domande vertevano sul traffico aereo di velivoli stranieri nella zona dell'incidente, attribuita dal Cavatorta ad una svista, dimostra invece non solo negligenza e superficialità nel vaglio della documentazione, ma induce a ritenere che l'omissione sia stata dolosa. L'imputato ammette poi che la Commissione non avvertì la necessità di identificare ed escutere tutto il personale dell'ACC, “accontentandosi” delle dichiarazioni del capo controllore Massari Porfirio e dei controllori Corvari Umberto e Antonio La Torre.

Tutta la vicenda relativa al traffico aereo di quella notte è stata trattata senza alcuna completezza e precisione, ove si tenga conto che le dichiarazioni di tutti i militari presenti avrebbero sicuramente fornito circostanze d'interesse per l'inchiesta. Ma tale “superficialità” assume un aspetto doloso allorquando, nella Relazione Pisano si legge: “sia gli operatori di Ciampino che quelli dei siti della DA non mettono in risalto alcuna azione tipica prevista dalla regolamentazione vigente in caso di

avvistamento di traffico che possa interessare rispettivamente il TA o la DA”, frasi che lasciano inequivocabilmente intendere l’escussione di tutto il personale in servizio. L’imputato si giustifica sostenendo che l’equivoco è derivato da una improprietà di linguaggio, e aggiungendo che la Commissione comunque non era in grado di procedere a tutte quelle audizioni per mancanza di tempo.

Il Cavatorta ha dichiarato inoltre che era stata posta alla Commissione come data di consegna della relazione il 30 aprile, successivamente prorogata dal generale Pisano al 5 maggio, solo in quanto v’erano problemi per l’impaginazione del documento. Questa circostanza non è credibile perché proprio tra il 30 aprile e il 2 maggio vengono convocati il capo Ufficio Operazioni maggiore Pugliese, il MIO sergente maggiore Tozio e il TPO maresciallo Sardu, tutti in servizio a Marsala. Lo scopo della Commissione era quello di accertare se la sera del 27 giugno 80, appena ricevuta la notizia della scomparsa del DC9 Itavia, nella sala operativa di Marsala fosse stata effettuata una riduzione dati. E’ singolare che questa circostanza di fatto non venga richiesta al Comandante del CRAM colonnello Cespa, nè al capo controllore capitano Ballini ed al capo Ufficio Operazioni tenente Del Zoppo facente funzioni la sera del 27 giugno 80 a Marsala, convocati dalla Commissione rispettivamente il 10 e 13 aprile; persone queste, rispetto a quelle sopracitate, competenti a dare una risposta a quel quesito. Si ricordi che l’unico ad affermare che la sera del 27 giugno 80 era stata ricavata una riduzione dati nella sala operativa di Marsala è stato il Del Zoppo, che così dichiarò per la prima volta in sede di audizione in Commissione Stragi nel marzo 91. Nel documento finale della Commissione Pisano questo argomento non viene assolutamente trattato.

Il Cavatorta, ultimato l’incarico nella Commissione Pisano il 5 maggio 89, prima e dopo il suo collocamento in congedo il 23 giugno 89, continua ad esaminare varia documentazione attinente il caso Ustica e riferisce con appunti indirizzati al Sottocapo di Stato Maggiore. Tali documenti sono stati consegnati a quest’Ufficio solo il 1° febbraio 95 dal Capo di Stato Maggiore generale Pillinini, custoditi fino a quella data nella cassaforte dell’Ufficio del capo di Stato Maggiore. Tra la documentazione prodotta dal Cavatorta v’è un suo appunto diretto al generale Giordo, Sottocapo di Stato Maggiore, in data 14 luglio 89, concernente l’effetto esplosivo di testa di guerra di missile su un velivolo civile. V’è anche, al fine di aggiornare le conoscenze nello specifico settore e per meglio affrontare il caso Ustica, la richiesta di acquisire direttamente dall’Alitalia la perizia su un DC8 colpito in Medio Oriente nel 70; e tramite la British Aerospace informazioni sull’abbattimento, a messo di due missili all’infrarosso lanciati da un MiG

21 angolano di un BA 125-800. A queste richieste il Sottocapo cioè Giordo, rispondeva il 18 luglio 89, con un appunto manoscritto nel quale concordava sull'utilità dell'acquisizione, ma affermava di non ritenere però opportuno procedervi in quel particolare periodo di tempo, giacchè nessuno aveva affidato all'AM il compito di effettuare perizie o inchieste particolari. Il Cavatorta scrive poi il 7 agosto 89, in altro suo appunto al Giordo, sempre sull'argomento, che l'opinione pubblica è certa della cognizione presso l'AM degli effetti dei missili aria - aria su velivoli militari e civili; e che quando emergerà il contrario cioè che l'Aeronautica non conosce nemmeno gli effetti dell'AIM-9B, in uso presso i Reparti della Forza Armata da 30 anni, non ne deriveranno certo apprezzamenti lusinghieri.

In conclusione ben si può affermare che l'imputato ha una conoscenza completa delle problematiche del caso Ustica e che quindi deliberatamente pone in essere le condotte contestategli. Tali fatti quindi sussistono, ma su di essi si deve dichiarare non doversi procedere perchè la fattispecie ex art.323 c.p. non è più preveduta come reato e i restanti, tutti sussunti in quella ex art.378 c.p., perchè estinti per prescrizione.

5. Muzzarelli Gianluca.

Muzzarelli Gianluca nel 1989 aveva il grado di colonnello e prestava servizio presso il 1° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica.

E' imputato in concorso con i generali Pisano, Cavatorta e Zauli dei reati di abuso di ufficio (art.323 c.p.), falsità (artt.479 e 476 c.p.) e favoreggiamento personale (art.378 c.p.), in quanto membro della Commissione Pisano e ritenuto quindi concorrente nella redazione della omonima Relazione.

Nel corso dell'interrogatorio l'imputato ha sempre ribadito che la sua posizione nell'ambito della Commissione era subordinata alle scelte di altri membri, in particolare dei generali Pisano e Zauli (v. interrogatorio Muzzarelli Gianluca, GI 22.09.92). Tende a delineare la sua figura come quella di "mero" collaboratore, che funge più da segretario che da membro a pieno titolo della Commissione, cioè di partecipe alle scelte fondamentali tra cui l'individuazione ed escussione dei testi. Pur ammessa la conoscenza di fatti significativi, essa non sarebbe stata, aggiunge, determinante in quanto egli non avrebbe influenzato le decisioni prese dalla Commissione.

Vi è però un documento - allegato al verbale di interrogatorio del generale Zauli in data 05.06.92 - una sorta di promemoria sulla durata e lo svolgimento dell'incarico, da cui emergerebbe che il ruolo del colonnello Muzzarelli non fu del tutto marginale. Valga, a tal proposito, la seguente annotazione: "Concordato con generale Cavatorta, colonnello Muzzarelli e gli esperti un primo elenco di persone da interrogare. Dibattito su elementi che emergono dalla documentazione". E più avanti, ancora: "25.04.89 lavoro collegiale con il CSM, generale Giordo, generale Cavatorta e colonnello Muzzarelli". Quindi: "26-30.04.89 continua l'approfondimento Collegiale ed il perfezionamento degli allegati e del testo".

L'imputato ricorda d'essere stato chiamato personalmente dal generale Zauli verso la fine del marzo 89 e di aver incontrato il generale Pisano solo a fine aprile dello stesso anno. Ribadisce di non aver mai avuto esperienza specifica nel settore della DA e che quindi Zauli "ha svolto, ha studiato, ha individuato l'architettura del lavoro; se l'è fatta approvare evidentemente dal generale Pisano".

Per quanto concerne le decisioni sulla opportunità di procedere alla escussione del personale, dichiara che esse venivano prese da Pisano e certamente non da lui. E in buona sostanza sarebbe stato così anche per tutte le altre attività della Commissione su cui era necessario prendere delle decisioni di un certo rilievo. Del resto, aggiunge, nel corso delle riunioni era lo stesso Pisano ad adottare le delibere che comportavano le modifiche della bozza dell'elaborato.

Sulla questione dei nastri di Martina Franca ricorda un episodio che spiegherebbe, a suo dire, l'omissione delle registrazioni telefoniche del sito di Martina Franca nella Relazione. Egli riferisce di essere venuto a conoscenza dell'esistenza dei nastri di Martina Franca attraverso un colloquio telefonico con il generale Frigo, della 3^a Regione Aerea, il quale gli aveva detto che i nastri non contenevano nulla di interessante "perché probabilmente era riferito ad un'ora successiva o precedente il ... il fatto, il fatto ... il fatto stesso". Sull'episodio aveva riferito al generale Zauli, presente il colonnello Pongiluppi. Tutti - e questo appare non credibile - accettarono per buona tale vaghissima affermazione. Aggiunge che "i nastri erano stati da me personalmente acquisiti e custoditi in cassaforte fino al termine dei lavori della Commissione". Ancora sulle ragioni per le quali la Commissione non aveva proceduto all'ascolto delle registrazioni, Muzzarelli adduce come giustificazione, certamente inaccettabile, che quella Commissione aveva avuto difficoltà a reperire un idoneo registratore per il riascolto - da ricordare che anche Zauli adduce lo stesso risibile motivo.

Sulle altre contestazioni, quali la mancata alligazione del brogliaccio di Martina Franca, l'omessa identificazione del personale dell'ACC di Roma Ciampino e l'esclusione dalla Relazione di alcuni verbali di escussione, nega la propria personale responsabilità, sostenendo ancora una volta di non aver avuto alcun ruolo decisionale in merito. Invitato a fornire spiegazioni sul mancato riferimento nel corpo della Relazione (è inserita, lo si ricordi, negli allegati) della telefonata intercorsa tra Bruschina e Marzulli, ricorda che della questione "se ne parlò parecchio", ma non è in grado di dare spiegazioni al perchè non si procedette ad escutere detto Bruschina, il quale probabilmente più di ogni altro avrebbe potuto fornire utili dettagli sull'episodio.

Reputa comunque che la decisione di inserire la telefonata in allegato piuttosto che nel corpo dell'elaborato non fosse da ricercare nella volontà della Commissione di orientare la Relazione su altri argomenti. In realtà, alla luce delle modalità con le quali si è proceduto alla stesura della Relazione, si ha il fondato motivo di ritenere che l'inserimento della telefonata Bruschina-Marzulli avrebbe rilevato e messo nella giusta luce la problematica del traffico americano. Appare al riguardo una precisa intenzionalità, quella di sottacere la questione relegando la telefonata in un allegato.

Diversamente la decisione di non allegare le dichiarazioni del tenente colonnello Lippolis, relative all'ipotesi della esplosione, viene motivata con la generica preoccupazione di non uscire dal mandato ricevuto e cioè di riferirsi unicamente alla tesi che era stata sviluppata dalla perizia Blasi; e comunque anche in questo caso si trattò di "una decisione che certamente competeva al Capo di Stato Maggiore" (v. interrogatorio Muzzarelli Gianluca, GI 22.09.92).

In conclusione si deve dire che il Muzzarelli - il quale nonostante le molteplici evidenze continua a difendere la Relazione Pisano - non è raggiunto da prove sufficienti a dimostrare la sua partecipazione ai delitti ascrittigli. Tali non sono gli appunti citati, di significato generico e al più comprovanti solo la sua presenza alle riunioni della Commissione. Stanno invece a suo favore le dichiarazioni degli altri membri di tale Commissione, che confermano la sua versione e cioè che egli ebbe sempre e soltanto le funzioni di segretario. Sta inoltre la considerazione che egli era di grado nettamente inferiore agli altri componenti della Commissione e che pertanto non potesse avere ruoli decisionali sia nel corso dei lavori che al termine nella redazione del testo della Relazione.

Si deve pertanto dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti in ordine all'imputazione sub E per non aver commesso il fatto.

* * * * *

Capitolo III

Le posizioni degli imputati in servizio presso il 35° CRAM di Marsala.

1. Abate Pasquale.

La linea seguita da Abate, assistent dell'Interceptor Controller o assistente guida caccia, sin dal suo primo esame testimoniale e poi, una volta

che é stata esercitata l'azione penale, negli interrogatori, é stata quella dell'assoluta reticenza. La sua posizione, come del resto quella degli altri coimputati, va analizzata nel dettaglio.

Già nel primo esame innanzi al PM di Marsala prende le distanze dagli altri, osservando che le sue mansioni attenevano non già alla sorveglianza aerea, ma al controllo ed alla assistenza del traffico militare. Su ciò verrà smentito in quanto sia dalle registrazioni telefoniche che dall'attività svolta alla console dell'IC sarà accertato che egli, invece, ha avuto un ruolo di rilievo. Anch'egli riferisce che fu Ciampino a chiedere notizie del DC9. Su questo verrà smentito in quanto verrà accertato che fu Punta Raisi invece a chiedere per prima notizie sul DC9 (v. esame Abate Pasquale, PM Marsala 30.05.88). Conferma a questo Ufficio le scarse dichiarazioni rese a Marsala, precisando che nulla sapeva dire sull'avvistamento radar del DC9 né sulla sua identificazione. Verrà smentito anche su questa affermazione. E' sufficiente scorrere le telefonate registrate laddove l'imputato conversa con gli altri siti e fornisce indicazioni sull'avvistamento del DC9 prima del disastro (v. esame Abate Pasquale, GI 03.06.89).

Divenuto imputato conferma, protestandosi innocente, le precedenti dichiarazioni. Precisa che la sua attività si svolgeva in una stanza diversa della sala radar; osserva di non ricordare l'orario in cui giunse la telefonata proveniente, o da Roma, o da Palermo, concernente la prima richiesta di notizie sul DC9; precisa, comunque, che si trovava in collegamento telefonico con l'IO, Loi (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 26.09.89).

Interrogato a distanza di tempo, nell'esperimento giudiziale a Marsala, si limita ad affermare che quella sera era presente in sala operativa con il compito di assistente al FA ed all'IC, insieme a Vitaggio. Osserva - così modificando le precedenti dichiarazioni nelle quali aveva sempre tenuto a precisare che il suo compito era soltanto quello attinente alla assistenza e alla sorveglianza degli aerei militari - che il suo compito era di rispondere al telefono - mantenendo così il contatto con l'esterno - e compilare il registro dell'IC (v. esperimento giudiziale, GI 11.10.95).

Si é già avuto modo di rilevare la singolarità di quanto annotato sul registro che invece di contenere soltanto i fatti legati all'attività propria del guida caccia contiene anche le notizie ricevute e trasmesse sul DC9 Itavia. Così come si é avuto modo di rilevare lo strappo della pagina immediatamente precedente al giorno 27 giugno 80. Peraltro, le notizie sulla scomparsa del DC9 riportate sul registro da Abate risultano imprecise. La prima notizia viene registrata come proveniente da Ciampino, la seconda da

Punta Raisi. Verrà invece accertato il contrario. Anche gli orari ivi riportati risulteranno difforni da quelli reali.

Interrogato asserisce di non conoscere il motivo per il quale il foglio risulta strappato. Relativamente al “Check Radio con JM 169” riportato nel registro alle ore 19.42 dichiara che si trattava di un aereo americano, di cui però non ricorda o non vuole ricordare il modello . In relazione alla richiesta rivolta al sergente Maggio di recarsi in sala operativa “per fare quella cosa che ha detto il capitano Ballini”, tenta di far credere che l’intervento di Maggio, tecnico permutatore, fosse probabilmente da collegare “a qualche collegamento che non andava” (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 12.10.95). Subito dopo il confronto viene chiamato telefonicamente da Muti, come appare nella relativa posizione. Interrogato il giorno successivo, l’atto non sortisce migliore esito. In relazione al sergente Maggio non esclude che la chiamata fosse per fare una partita a carte. Nonostante gli vengano fatte ascoltare le conversazioni telefoniche di quella sera, dichiara di non ricordare trincerandosi dietro al fatto che sono passati oramai quindici anni dagli eventi (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 13.10.95). Anche lui, sulla linea degli altri imputati, non ricorda la presenza di Del Zoppo in sala né che fosse stata fatta una riduzione dati. Riconosce la propria voce nelle telefonate registrate, ma fornisce soltanto interpretazioni inattendibili sul contenuto. E’ indubbio che Abate quella sera é l’interlocutore del sito di Marsala che parla della scomparsa del DC9 sia con Sasso che con Barca. L’imputato ammette la circostanza - non potrebbe farne a meno in quanto ciò risulta palesemente dalle conversazioni telefoniche registrate sul canale di Marsala (basta rammentare la lunga conversazione con Attanasi di Martina Franca) - dichiarando “non potevo far parlare Vitaggio che non sapeva niente. Cioè che non aveva seguito la cosa”. Diverse invece erano state le sue affermazioni nella prima fase dell’istruttoria. A contestazione del ruolo tenuto quella sera che sembra porsi al di sopra degli ufficiali, risponde che lui era l’assistente e che pertanto ciò era ovvio, osservando, peraltro, che le assenze di Ballini erano soltanto “coincidenze” (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 03.01.96).

Relativamente alle assistenze ai velivoli militari nulla ricordava, pur riconoscendo la propria grafia nelle registrazioni apposte sul registro dell’IC, così come riconosce la propria sigla apposta sul modello FLAS relativo ad un velivolo POD06 al quale era stata fornita assistenza alle ore 22.00.

Posto a confronto con Ballini, alla contestazione della conversazione telefonica con il sergente Maggio, dichiara di non ricordare il motivo della richiesta della presenza di quest’ultimo in sala operativa. Ciò ribadisce

nonostante che Ballini avesse oramai ammesso che la richiesta di Maggio, con molta probabilità, era legata alla esigenza di ascoltare le registrazioni TBT di quella sera (v. confronto Abate/Ballini, GI 02.02.96).

Un ulteriore confronto con il guida caccia Muti nel tentativo di chiarire le circostanze di tempo in cui Abate consegnò la fotocopia della pagina del registro dell'IC a quest'ultimo, non sortisce effetto. Abate non ricorda la circostanza e fornisce solo risposte mendaci, nonostante la prova certa che la fotocopia é stata fatta sicuramente prima dell'annotazione concernente la copia per Ballini nell'86; annotazione che invece manca nell'esemplare consegnato a Muti (v. confronto Abate/Muti, GI 02.02.96).

In conclusione si può affermare che l'imputato ha mentito sia nella prima fase dell'istruttoria che nella seconda. Prima come teste e poi come imputato. Pertanto anche da lui non é giunto alcun contributo all'accertamento della verità.

Ma anche al riguardo delle sue imputazioni valgono le considerazioni scritte nella parte in diritto e pertanto si deve dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

2. Ballini Adulio.

Anche la linea seguita da Ballini, capo controllore ovvero Master Controller, sin dal suo primo esame testimoniale e quindi negli interrogatori, é stata quella dell'assoluta reticenza. Nulla dice di utile, in genere mente su quasi tutte le circostanze riferite e allorché viene convocato dalla Commissione Stragi, si avvale, ad imitazione di Salmè, della facoltà di non rispondere.

Afferma che per le esercitazioni si usano nastri vergini, mentre secondo la prassi essi venivano periodicamente riciclati; non solo: le perizie hanno accertato che quello usato quella sera vergine non era. Afferma che il nastro comincia a registrare solo quando vede la prima traccia e per questa ragione son passati alcuni minuti, confondendo tra 19.00 e 19.04, gli orari di inizio della Synadex, e quelli di prima traccia registrata, cioè 19.04 e 19.12. Non si é nemmeno premurato, egli che era il Master Controller, di prepararsi su questi dati fondamentali per la ricostruzione degli eventi. Afferma quindi di aver risposto a 19.15, a Roma-Controllo che gli aveva richiesto notizie sul DC9, di non aver notizie e di non essere in grado di darne. Tutto ciò in pieno

contrasto con quanto dichiarato da Carico ed accertato dai dati radar. Afferma di aver dato, a quasi cinque-sei minuti di distanza dalla comunicazione di Roma-Controllo l'ordine, temendo una situazione di emergenza, di sospensione dell'esercitazione, e quindi a 19.20-19.22. Afferma, quasi senza tema di smentite “Il lasso di tempo intercorrente tra le 19.22 e le 19.49, cioè tra l'orario in cui fu disposto il ritorno alla situazione reale da quella simulata e l'inizio delle registrazioni sul nastro della situazione reale é dovuto al tempo necessario per compiere una serie di operazioni e per adottare opportuni accorgimenti... . Dalla situazione reale alla situazione simulata si passa molto più facilmente ed in tempo notevolmente minore di quello necessario per le operazioni inverse”. Su tutto é stato smentito. Di più, egli all'epoca opponeva segretezza su ambiti mai stimati tali. “Non credo di essere autorizzato a riferire su queste procedure che hanno comportato il trascorrere del tempo indicato. Posso solo far presente - ribadisce - che tale tempo é assolutamente necessario e ben difficilmente lo si può contenere entro termini più ristretti”. Ma prima di allontanarsi - quasi preconizzando che la vicenda non si sarebbe chiusa, per effetto delle menzogne sue e di altri, nel volgere di breve tempo - spontaneamente aggiunge “Ricordo di aver saputo da alcuni colleghi che sui nastri consegnati alla magistratura risultava qualche traccia dell'aereo scomparso” (v. esame Ballini Adulio, PM Marsala 17.11.80).

Sentito nuovamente a distanza di sei anni, conferma nei punti essenziali le precedenti dichiarazioni, aggiungendo qualche dato frutto di limitata conoscenza del sistema e di ordinaria pratica, sul Nadge e sulle modalità di svolgimento dell'esercitazione quella sera. Anche queste novità saranno poi smentite dagli accertamenti nel prosieguo dell'istruttoria. Aggiunge altre falsità a quelle già dette nel precedente esame. Si dice certo che le consoles - dieci per l'esattezza - all'ora del disastro fossero tutte in funzione. Lasciò in funzione una o due consoles a operatori che lavoravano in manuale. Non sa spiegarsi come mai i nastri usati per la Synadex non fossero vergini. Pur confermando che la notizia di aver saputo dall'esterno (ma ora non è più certo se fosse Roma o Palermo) che la traccia del DC9 non era più sotto controllo, non é più sicuro su chi avesse dato l'ordine di sospensione dell'esercitazione, se egli stesso o il SOC di Martina Franca. Non sa dire cosa avviene riguardo ai nastri. Ancora senza tema di smentite ha il coraggio di affermare che “dalla registrazione delle tracce radar si può ricavare soltanto la notizia se trattasi di aereo amico o no, ma non la nazionalità né il tipo di velivolo”. Pur avendo dichiarato che quel giorno non si erano rilevate anomalie o disfunzioni nel funzionamento del radar, allorché gli si contesta una traccia, con quota elevata e bassissima velocità, a

circa 100 miglia di distanza dal luogo del disastro, trasferita dal controllo automatico a quello manuale ma non più aggiornata dall'operatore, immediatamente, accampa che “trattasi di un'anomalia del sistema Nadge non impiegato in pratica”.

Quando poi gli si contesta che dal tabulato emergono alcune tracce che in base al loro codice dovrebbero essere simulate, risponde che è normale che sulla registrazione del simulato possano sovrapporsi tracce simulate o reali, in quanto “il calcolatore conserva la memoria di quelle reali per un certo lasso di tempo e continua a trascriverle fino a quando non si estinguono automaticamente perché friendly e per interruzione manuale” (v. esame Ballini Adulio, GI 15.10.86).

Ballini viene nuovamente sentito dalla Procura di Marsala subito dopo la nota trasmissione di Telefono giallo dedicata ad Ustica. Anche in questa sede dichiara di non ricordare quale fosse la forza presente quella sera, e a proposito della vicenda dell'interlocutore telefonico di Telefono Giallo, pur ammettendo che si trattava di voce a lui familiare, non sa, o non vuole identificarla (v. esame Ballini Adulio, PM Marsala 08.06.88).

A distanza di qualche tempo da questo verbale il Ballini diviene imputato ed in tale veste interrogato. Conferma, protestandosi innocente, tutte le sue precedenti dichiarazioni. Stima, a domanda sul perché il radar di Marsala non avesse registrato la traiettoria del velivolo che si suppone, a causa delle dimensioni e della velocità, militare, visto dal radar civile di Ciampino, che quel radar militare non avesse “avvistato alcunchè ovvero che non esistesse nulla da avvistare”. Alle contestazioni di parte civile e di PM più volte non ricorda; spiega che l'inesistenza di trascrizioni manuali nel tempo di esclusione dall'automatico può essere stata determinata dalla mancanza di tracce significative, senza escludere però la possibilità di avvistamenti di aerei amici, non sottoposti nel fonetico manuale a procedure di inizializzazione. Due domande, le cui risposte potrebbero essere state di rilievo, all'epoca non furono ammesse: quella sugli altri radar militari che oltre Marsala avrebbero potuto avvistare la traccia del DC9 e quella sul termine del servizio da parte di esso imputato al mattino successivo al disastro (v. interrogatorio Ballini Adulio, GI 25.09.89).

A confronto con Carico, che riferisce versione completamente diversa dalle vicende di quella sera, di gran lunga più conforme a verità e prossima alla ricostruzione obiettiva di esse, quale si desume dai dati radar di quel sito, ribadisce la sua versione, appellandosi alle registrazioni delle telefonate, che nulla dicono sui tempi della cognizione della scomparsa, ma anzi per più versi indicano che i fatti si svolsero secondo una sequenza contraria a quella da lui sostenuta. Che la sua versione sia difficilmente

sostenibile, poi, egli stesso lo percepisce verso la parte finale del confronto, lì ove afferma che si accertò solo che i posti assegnati fossero tutti coperti, senza preoccuparsi che coloro che li avrebbero occupati fossero esattamente le persone indicate nell'ordine di servizio, e precisando - quasi prevedendo che le sue affermazioni un giorno sarebbero state smentite - che il suo controllo verteva su tre posti chiave, il TPO, l'identificatore e il guida-caccia, oltre che sulla UPA 35, che avrebbe avuto in carico il traffico reale. Non ricorda però - tanta é la sua cura su queste postazioni chiave - se vi fosse, alla UPA 35, Carico, giacché ad essa, continua ad argomentare, andavano i sottufficiali anziani, come Sardu e Loi. (v. confronto Ballini/Carico, GI 06.10.89).

Ballini era stato anche sentito, prima che divenisse imputato, sia dalla Commissione Pisano, che dalla Commissione Pratis. La prima Commissione gli aveva chiesto quale fosse il personale in sala quel 27 giugno ed egli aveva ricordato solo Muti, Tozio e Sardu. Non seppe spiegare perché la registrazione era stata compiuta a cadenza lenta. Non seppe dire se erano pervenute richieste dall'AG per i nastri tra il 22 luglio e il 3 ottobre dell'80. Non seppe dire se erano stati verificati, a seguito della data reduction dei dati di quel radar, i codici IFF; né se vi erano tracce di aerei militari. Non seppe dire come mai durante l'esercitazione Synadex apparissero tracce inequivocabilmente reali. Non seppe dire come mai non fosse stata effettuata la registrazione manuale sul DA1 (v. verbale Commissione Pisano 13.04.89).

Anche alla Commissione Pratis, Ballini fornisce la sua versione, cioè di non aver visto nulla, di non aver visto in particolare traffico americano, stigmatizzando, peraltro, tutte quelle voci che avevano riferito che egli avrebbe avuto interesse a “coprire” la vicenda (v. Commissione Pratis 16.03.89).

Alla Commissione Stragi, come già si é rilevato, rende una formale proclamazione di disponibilità a collaborare a conclusione della fase principale dell'istruttoria - non precisata - e s'avvale della facoltà di non rispondere (v. audizione Commissione Stragi 16.01.91).

L'atteggiamento reticente di Ballini non cambia col passare degli anni. Interrogato a distanza di tempo, prima nell'esperimento giudiziale, poi nell'interrogatorio del 10.01.96 e infine nei confronti con gli altri imputati ha continuato, senza tema di smentite, ad affermare di non ricordare se venne fatta la riduzione dati, ma che comunque non avrebbe avuto senso farla quella sera stessa. Affermava poi di non ricordare la presenza di Del Zoppo in sala operativa, ufficiale quest'ultimo che invece ha dichiarato di aver raggiunto quella sera la sala operativa e di avere analizzato una data

reduction. Tenta incredibilmente di dimostrare che il plottaggio probabilmente richiesto la sera stessa venne fatto soltanto sulla base dei ricordi dell'operatore. Addirittura tenta di far credere, nonostante gli vengano contestate le chiamate del capo controllore di Martina Franca e di Poggio Ballone, che quando “si fa la notte alle ore più impensate arrivano le telefonate degli amici per discutere di tante cose e che comunque probabilmente sono lì e non gli voglio rispondere”.

Relativamente allo stop Synadex “ai 13”, afferma che si sarebbe meravigliato “se tutti gli orari coincidessero al secondo” senza però fornire risposte convincenti al fatto che alle 19.13 era stata interrotta una esercitazione che, invece, dalla Console Data Reduction, risulta iniziata alle 19.14.2Z (v. interrogatorio Ballini Adulio 10.01.96).

L'imputato finisce per ammettere - dopo aver tentato di far credere che l'invito rivolto al sergente Maggio di recarsi in sala operativa fosse relativo ad una partita a carte - che probabilmente fu ascoltato il nastro TBT di quella sera, anche se non fornisce alcuna giustificazione sui motivi che lo spinsero ad ascoltare quel nastro.

Ma la menzogna di maggior rilievo riferita da Ballini rimane l'affermazione che la Synadex era partita alle h 19.00Z. Come si è già avuto modo di rilevare, la Synadex, almeno stante a quanto emerge dalle conversazioni telefoniche registrate dal sito di Marsala ed è confermato dalle analisi dei dati radar, non è mai partita. Peraltro, dalla Console Data Reduction il comando Start-Sim risulta impostato alle 19.14.31Z, cioè ben 14 minuti dopo l'orario riferito dall'imputato e, paradossalmente, un minuto dopo che la stessa venisse “stoppata ai 13”, così come risulta, invece, dalle conversazioni telefoniche. Peraltro, Ballini, alle h.19.23Z, conversando con Patroni Griffi che gli suggerisce l'opportunità di sospendere l'esercitazione, risponde, così mentendo, che la stavano interrompendo.

Ma lo stop Synadex “ai 13” ha una sua ragione. Infatti, con molta probabilità - così come si è già rilevato - si è voluto far coincidere l'arresto dell'esercitazione con la prima telefonata di richiesta di informazioni sul DC9 dell'Itavia che proprio alle 19.13Z giungeva alla sala operativa da Palermo-Punta Raisi. L'imputato, sul punto, comunque, non ha fornito risposte convincenti sul motivo dello stop della Synadex proprio “ai 13”.

Il collegio peritale radaristico ha rilevato dalla CDR che la console del MC è rimasta del tutto inattiva, commentando “che il personale del sito era completamente disinteressato alla esercitazione in atto, come se, saputo dell'incidente, fosse in attesa di eventi”.

Come già rilevato Ballini non ricorda la presenza di Del Zoppo in sala operativa né che questi fosse stato chiamato per esaminare la riduzione dati

fatta la sera stessa. Anche su questo punto le sue dichiarazioni non sono credibili. Qualsiasi operazione compiuta in sala operativa ed in particolar modo la riduzione dati, che avesse implicato la temporanea sospensione delle registrazioni radar, non poteva avvenire senza l'assenso del capo controllore.

Soltanto nel corso del confronto con Sardu finiva per ammettere la possibilità della riduzione, “perché se c'è un buco grosso, molto probabilmente quel buco é dovuto al fatto che stavano facendo ...che il MIO stava facendo la riduzione”, anche se scarica la responsabilità del tutto sul MIO (v. confronto Ballini/Sardu, GI 02.02.96).

Non hanno trovato riscontro nemmeno le sue dichiarazioni concernenti le circostanze sulla ricezione della prima notizia della scomparsa del DC9. Risulta, infatti, che la prima telefonata giunta da Punta Raisi non viene presa da lui, bensì da Loi, mentre la seconda, da Ciampino, viene presa da Vitaggio.

Esclude anche di essere stato avvertito da Giordano dello scadimento di qualità della traccia del DC9, così come invece riferisce il maresciallo Carico, le cui dichiarazioni hanno, come si è visto, ricevuto molteplici conferme.

Sussistono perciò gli elementi di fatto a lui contestati, ma per effetto della motivazione indicata nella parte in diritto si deve dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

3. Belluomini Claudio.

Belluomini, aviere scelto con compiti di inseritore del traffico aereo, viene sentito la prima volta dal PM di Marsala nell'ambito della vicenda di “Telefono giallo”. Dichiarò di essere giunto in sala operativa qualche minuto prima delle 21.00 locali - ora in cui iniziava l'esercitazione “Synadex” - e di aver notato del movimento in sala. Alla richiesta dei motivi dell'animazione, gli venne risposto che stavano chiedendo informazioni su un aereo di cui si era persa la traccia. Nessuna indicazione fornisce sull'anonimo telefonista (v. esame Belluomini Claudio, PM Marsala 30.05.88).

Divenuto imputato, conferma le dichiarazioni rese a Marsala. Precisa di essere montato in servizio alle 20.00L e di essersi allontanato per circa un'ora in quanto non era prevista una sua utilizzazione per il reale, e di essere rientrato prima delle 21.00L. Non ricorda se la Synadex ebbe effettivamente inizio, ma ricorda di essersi posto alla console

predisponendola per il simulato (v. interrogatorio Belluomini Claudio, GI 26.09.89).

Verrà accertato, invece, dall'ascolto delle conversazioni telefoniche di sala operativa, che in una telefonata delle 18.37 Belluomini conversando con la fidanzata, le riferisce che deve lavorare una mezz'ora con Loi. Pertanto non corrisponde al vero la dichiarazione dell'imputato laddove dichiara di essersi allontanato per circa un'ora dopo esser montato in servizio alle 20.00. In altra telefonata delle 19.37, sempre con la fidanzata, afferma, in relazione alla Synadex, che "l'esercitazione non la facciamo più".

Sul contenuto delle due conversazioni, in evidente contrasto con quanto affermato nelle precedenti dichiarazioni, Belluomini nulla saprà dire. Chiarirà soltanto che egli, pur essendo aviere, era di carriera, e pertanto in quel periodo si stava esercitando nelle mansioni di sala operativa. In particolare affiancando Loi alla console dell'IO. Nulla comunque riferisce sulle circostanze relative all'acquisizione della notizia della scomparsa del DC9, la sera stessa del disastro.

In effetti, al di là delle contraddizioni in cui può essere caduto a causa del tempo trascorso dai fatti, non appaiono nelle sue dichiarazioni gli elementi della falsa testimonianza. Esse divergono dalla linea generale assunta dagli altri militari nella sala operativa e si collegano con quelle del maresciallo Carico lì ove si parla di una situazione di agitazione in sala sin dalle 21.00 circa per la scomparsa dell'aereo. Non solo: egli ammette sostanzialmente, nell'interrogatorio del 13.10.95, che Synadex quella sera non partì, confermando così il contenuto della telefonata delle 19.37 sopra menzionata.

In conclusione nei suoi confronti si deve dichiarare non doversi procedere perchè il fatto non sussiste.

4. Carico Luciano.

La figura di Carico, Identification Officer ovvero Identificatore, e il contributo che ha fornito alla ricerca della verità, meritano di essere menzionati sin da queste prime righe. Egli ? a differenza degli altri militari presenti in sala operativa ? fornisce sin dalla prima testimonianza al PM di Marsala utili ed inediti elementi. E' il primo militare a riferire di aver visto sul proprio PPI scendere di qualità la traccia del DC9 Itavia e che di tale circostanza informò il proprio superiore, tenente Giordano, Capo della Sorveglianza. Ma elemento ancor più inquietante riferito da Carico, é quello

che vicino al DC9 vide la traccia di un altro velivolo che credette di identificare in un Boeing 720 dell'Air Malta (v. esame Carico Luciano, PM Marsala 30.05.88).

Verrà accertato che il velivolo visto da Carico sul PPI non poteva essere l'Air Malta in quanto questo aereo a quell'ora si trovava all'altezza dell'Argentario. L'avvistamento trova ulteriore conferma nell'avvistamento di Licola nella stessa zona dell'incidente tra le ore 18.50 e 19.00 di due tracce: l'AG266 e la LK477, di cui si è già diffusamente fatto cenno.

Carico conferma le dichiarazioni rese a Marsala, al Giudice Istruttore, precisando che il suo compito era quello di identificare le tracce che apparivano sul monitor. Osserva di aver identificato come "friendly" anche il grezzo del DC9. Ribadisce che dopo aver notato la traccia del DC9 scadere di qualità informò della circostanza il TPO, tenente Giordano (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 03.06.89). Questi - come è stato già rilevato - ha sempre negato la circostanza.

Divenuto imputato conferma le precedenti dichiarazioni riferendo ulteriori elementi. Dichiara di aver segnalato lo scadimento della traccia del DC9 a Giordano in quanto gli sembrò strano che questa scadesse di qualità proprio sul mare. Afferma di essersi messo in contatto con Punta Raisi e Fiumicino. Precisa che il tenente Giordano informò il capitano Ballini. Rivela un importante dettaglio: egli secondo l'ordine di servizio "Synadex" avrebbe dovuto prendere posto alla console "UPA 35" per garantire durante l'esercitazione il controllo del traffico reale; ebbene quella postazione Carico dichiara di non averla mai raggiunta, facendo così intendere che la "Synadex" quella sera non poteva essere partita proprio perchè egli non si era collocato nella postazione assegnatagli.

Precisa, inoltre, con certezza, di non aver mai azionato la manopola per accertarsi se in sala fossero passati in simulato (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 26.09.89).

Posto a confronto con gli altri imputati conferma la sua versione dei fatti, nonostante che tutti gli altri la neghino (v. confronti Carico/Ballini, Giordano, Loi, Massaro, Muti, Sardu, Tozio, GI 06.10.89).

Interrogato a distanza di tempo conferma le dichiarazioni precisando che le due tracce le vide qualche minuto prima delle 19.00 all'altezza di Ponza e che in quell'occasione rivolgendosi al tenente Giordano disse "Stai a vedere che quello dietro mette la freccia e sorpassa" (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 03.04.95)

Carico conferma sino alla fine dell'istruttoria la sua versione. Al pari degli altri non ricorda la presenza di Del Zoppo in sala operativa anche se - tiene a precisare - era prassi in caso di situazioni particolari chiamare il capo

Ufficio Operazioni. Ricorda la presenza del sergente Maggio in sala operativa, anche se la ricollega al ripristino di alcune linee telefoniche. Riferisce che D'Apuzzo era più esperto di Tozio nell'effettuare la riduzione dati. Fornisce un altro prezioso elemento: il velivolo che seguiva il DC9 e che poi lo sorpassa, procedeva a velocità superiore a quella del DC9.

Presa visione delle azioni a console del TPO riportate sulla data reduction dichiara che le azioni ivi riportate "sembrano conseguenti alla segnalazione da me segnalata". Osserva, inoltre, che le azioni di "Hook" e "Sequence" che effettua il TPO conseguenti alla accensione della spia di "Low Quality" sono successive alle informazioni sullo scadimento della qualità della traccia che esso Carico aveva riferito al TPO Giordano.

Precisa che da queste azioni ben si rileva che la sala operativa era in stato di allerta ancor prima dell'arrivo della notizia ufficiale della scomparsa del DC9.

Sulle azioni di "Pair" sul luogo del disastro che risultano registrate a partire delle ore 19.48 sul nastro 99, osserva che il guida caccia Muti non poteva essere in grado di determinare l'esatto punto su cui fare il "Pair". In questo caso si sarebbe dovuto avvalere delle indicazioni del TPO e dell'ausilio della THR.

Conclude l'interrogatorio affermando di ritenere che non si potesse interrompere la normale registrazione in quelle condizioni di allarme, tanto meno con l'avvio della "Synadex", e quindi ribadiva che "se si è dato avvio alla Synadex lo si è fatto per evitare di registrare quanto accadeva dopo l'incidente" (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 16.05.97).

In conclusione, si può affermare senza ombra di dubbio che l'unico contributo alla verità dei militari presenti in sala operativa è giunto dal solo Carico. Egli pur nella consapevolezza che le sue dichiarazioni lo avrebbero "allontanato" dai suoi colleghi, non ha esitato a riferire i gravi fatti di quella sera. Fatti che hanno trovato riscontro sia nella azioni a console del TPO sia negli avvistamenti di Licola (AG266 e LK477), sia nell'annotazione del generale Tascio relativa alla voce che si era sparsa agli alti livelli sulle tracce registrate su Ponza, sia nelle dichiarazioni dei controllori di Ciampino che vedono traffico militare ad Ovest di Ponza.

Ne discende che nei suoi confronti deve dichiararsi non doversi procedere perchè il fatto non sussiste.

5. Di Giovanni Mario.

Di Giovanni, aviere di leva, la sera del 27 giugno 80 era incaricato quale identificatore di traccia, così come é stato possibile rilevare dall'ordine di servizio "Synadex".

Sentito dal PM di Marsala per le vicende di "Telefono Giallo" fornisce scarse notizie sul proprio incarico. Non sa dire nemmeno se avesse o meno partecipato all'esercitazione (v. esame Di Giovanni Mario, PM Marsala 30.05.88).

Conferma senza nulla aggiungere al Giudice Istruttore. Anzi dichiara di non ricordare un particolare attivismo in sala operativa e pertanto di escludere di essere stato presente in sala operativa (v. esame Di Giovanni Mario, GI 03.06.89).

Divenuto anche lui imputato, dichiara che la sera del 27 giugno 80 era in servizio ammettendo di aver notato intorno alle 21.00L "una certa animazione cioè un movimento di persone e di ufficiali". Asserisce comunque di aver saputo dell'incidente soltanto l'indomani mattina. Quest'ultima circostanza appare poco credibile nonostante l'imputato all'epoca dei fatti rivestisse soltanto il grado di aviere di leva. Ma sul punto l'imputato riferiva - nell'intento così di allontanare da sè eventuali responsabilità - che egli prima di sedersi alla console espletava lavori di pulizia all'interno dei locali di sala operativa. Aggiunge infine di non aver partecipato alla esercitazione (v. interrogatorio Di Giovanni Mario, GI 06.10.89).

Interrogato a distanza di tempo, confermava le dichiarazioni rese precedentemente. Ribadisce di non aver mai svolto l'esercitazione, osservando che in quelle occasione gli avieri venivano allontanati. (v. interrogatorio Di Giovanni, GI 12.10.95)

Anche per lui, in conclusione, vale la motivazione di cui alla parte in diritto e pertanto si deve dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

6. Gioia Giuseppe.

Gioia, maresciallo con compiti di IO, pur figurando nell'ordine di servizio "Synadex" del 27 giugno 80, non era presente in sala operativa. Verrà accertato infatti che si trovava in licenza ordinaria dal 16 giugno precedente fino al 12 luglio successivo.

Il sottufficiale, nonostante non fosse presente in sala, interrogato dal PM di Marsala, dichiara invece di essere stato presente quella sera in sala operativa, anche se non fornisce, ovviamente dettagli sugli accadimenti di quella sera (v. esame Gioia Giuseppe, PM Marsala 30.05.88). A questo Ufficio arriva addirittura ad ipotizzare che “allorchè venni a sapere della sparizione dell’aereo, mi trovavo nella postazione dell’inseritore o in quella del navigatore” (v. esame Gioia Giuseppe, GI 03.06.89).

Divenuto imputato, a seguito dell’esercizio dell’azione penale, dichiara di essere incorso in errore in quanto quel giorno non era presente in Sala ma si trovava in licenza, così come confermato da una nota dell’Ufficio Comando del 35° CRAM di Marsala del 5.09.89.

In effetti queste verifiche effettuate presso il registro licenze del sito hanno comprovato le veridicità dell’ultimo assunto del Gioia, e cioè che egli quel 27 giugno 80 era effettivamente in licenza. Tale dato documentale annulla il valore delle prime attestazioni dell’AM così come annulla le originarie dichiarazioni dello stesso Gioia.

Di conseguenza deve dichiararsi non doversi procedere a suo carico perchè il fatto non sussiste.

7. Giordano Avio.

Giordano, il Tracciatore Capo o Track Productor Officer o Capo Sorveglianza, é una delle figure più importanti in Sala Operativa. Come si é già rilevato in altra parte, dalla sua console, risulta visualizzata, inizializzata e seguita la traccia del DC9 fino alla sua scomparsa. Circostanze queste che hanno trovato riscontro nelle dichiarazioni di Carico. Ma l’imputato nulla ha riferito in merito, mentendo per tutto il tempo dell’istruttoria, ed arrivando, finanche, a scaricare le proprie responsabilità sul suo assistente, maresciallo Sardu.

Il suo primo esame é compiuto dalla Procura di Marsala, al tempo di Telefono giallo. Qui egli segue la linea di Muti. Anche lui asserisce che il personale della Synadex era quello che appariva sull’ordine di servizio e che lo stesso continuò nella notte il servizio “reale”. Aveva assistito alla predetta trasmissione, ma non aveva riconosciuto - così come non riconosce all’ascolto durante l’atto istruttorio - nella voce dell’anonimo interlocutore alcuna voce di persona conosciuta. Esclude che l’episodio riferito si sia mai verificato. Gli sembra di ricordare di avere personalmente avvistato sulla console una traccia che era stata inizializzata, successivamente classificata

amica ed individuata come il DC9 Itavia, traccia localizzata nell'Ambra 13. "Successivamente, per quanto mi par ricordare, venne seguita automaticamente e, pertanto, al contempo registrata sul nastro del computer. Tanto ritengo sia avvenuto fino al momento in cui l'operatore MIO non inserì nel computer il nastro da esercitazione". Non può dire - o non se la sente - se questa operazione avvenne prima o dopo del "verificarsi del sinistro". Gli sembra di ricordare - aggiunge - di aver seguito la traccia del DC9 sul monitor, finché non fu rilevato alla console dal maresciallo Sardu. Sempre con cautele ("per quanto mi ricordi") dichiara che quando venne segnalata la scomparsa del "grezzo" dal video, Ballini o Muti tentarono di contattare in frequenza il DC9, ma senza ricevere risposta, e quindi contattarono un Boeing che procedeva sulla stessa aerovia diretta a Malta. Non gli sembra che vi fossero altre tracce oltre quelle del DC9 e del Boeing. (v. esame Giordano Avio, PM Marsala 30.05.88).

Conferma con ulteriori specificazioni dinanzi a questo Ufficio. Quella sera era alla console del TPO in alternativa al maresciallo Sardu. Finché la tiene sotto osservazione, la traccia si mostra "regolarmente sullo schermo. Ciò significa che vi era la contemporanea presenza del grezzo radar e del sintetico." (v. esame Giordano Avio, GI 03.06.89).

Divenuto anche lui imputato, dichiara di aver seguito la traccia del DC9 sull'aerolinea assegnata, fino a qualche minuto prima delle 21.00 locali allorché il maresciallo Sardu gli dette il cambio. Esclude nella "maniera più assoluta" la presenza di un caccia non identificato nei pressi del DC9. Non ricorda se la richiesta di contattare questo velivolo - qualche minuto dopo le 21.00 locali - di cui era scomparso il grezzo, era pervenuta da Ciampino o da altri siti (v. interrogatorio Giordano Avio, GI 25.09.89).

Posto anche lui a confronto con Carico pur ammettendo di aver inizializzato, come TPO, la traccia del DC9, traccia identificata poi da Carico - e ciò pochi minuti prima delle 21.00 locali, dopo di che fu sostituito dal maresciallo Sardu - nega di essere stato avvisato dallo stesso Carico del decadimento di qualità della predetta traccia. Carico, dal canto suo conferma la sua versione, contestando al Giordano che in seguito avevano anche parlato della vicenda ed aggiungendo che egli aveva, dopo la discussione, chiamato pure Roma e Punta Raisi per chiedere notizie del velivolo concernenti la sua partenza ed eventuali ritardi. Anzi specifica che il tenente, allorché egli gli fece rilevare quel decadimento, aveva esclamato "Me ne sono accorto anch'io!" Addirittura, aggiunge ulteriormente, il Giordano dopo queste battute avvisò a sua volta il Ballini, cioè il comandante di sala, e partecipò alle ricerche telefoniche. Carico contesta al nostro anche che, quando furono convocati nell'88 dalla Procura di Marsala, durante il viaggio

fatto insieme, chiese al superiore sul comportamento da tenere dinanzi all'AG e che esso Giordano gli aveva confermato di ricordare di essere stato avvisato del decadimento di qualità della traccia. A titolo di discolpa assume che egli, pur essendo stato iscritto nell'ordine di servizio della Synadex come TPO, fu rilevato sin da prima che iniziasse l'esercitazione da Sardu, che predispose al suo posto l'apparecchio per la simulazione, aggiungendo che egli si mise a gironzolare nei dintorni delle consoles, cosicchè vide che "sullo schermo giravano le tracce dell'esercitazione" (v. confronto Giordano/Carico, GI 06.10.89).

Sentito a distanza di tempo nell'esperimento giudiziale a Marsala, dichiara laconicamente "Alle 19:00 ho avuto il cambio alla console del TPO da maresciallo Sardu e sono rimasto in sala operativa. Non avevo incarichi particolari ma sono rimasto in sala operativa a fianco del maresciallo Sardu; siccome lui era più esperto di me, montava lui alla console del TPO. Gli sono rimasto a fianco senza avere un incarico specifico per fare qualche cosa" (v. esperimento giudiziale, GI 11.10.95). Nell'interrogatorio del 13.10.95, ad imitazione di Muti, si avvale della facoltà di non rispondere.

Come del resto gli altri imputati, non ricorda se Del Zoppo fosse presente quella sera in sala operativa né tantomeno se venne effettuata una riduzione dati. A contestazione del fatto che quella sera venne richiesto da Martina Franca il plottaggio della traccia del DC9, afferma - con molta cautela - di non escludere che la riduzione dati fosse stata effettuata, ma che comunque egli non la ricordava. Asserisce che la Synadex la vide partire, ma che non partecipò all'esercitazione. Non ricorda se lo Stop Synadex venne dato da Ballini o dal SOC (v. interrogatorio Giordano Avio, GI 09.01.96). Anche nell'interrogatorio successivo Giordano non mostra di voler contribuire all'accertamento della verità. Ribadisce di aver lasciato la console a Sardu alle 21.00 locali e che la funzione di IO era svolta da Carico che si alternava con Loi. Asserisce, così mentendo, che in occasione delle esercitazioni Synadex il nastro reale veniva sostituito. Afferma, inoltre, senza tema di smentite di aver visto la traccia del DC9, ma di non ricordare il suo scadimento di qualità. A contestazione dell'accensione del segnale di "low quality" della traccia, l'imputato risponde di non ricordare il fatto, ma precisando che comunque era "una cosa abituale". Spiega la sequenza di operazioni che avrebbe compiuto nel caso una traccia fosse scaduta di qualità, ma continua ad asserire di non ricordare se svolse queste attività sulla traccia del DC9 (v. interrogatorio Giordano Avio, GI 10.01.96).

Ma la reticenza dell'imputato si rileva soprattutto nel momento in cui gli vengono contestate le azioni a console compiute prima sul grezzo e poi sulla traccia del DC9, così come si rilevano dalla CDR. Giordano cade dalle

nuvole, nell'apprendere tutte quelle azioni che risultano svolte sulla traccia del DC9. Nonostante ciò ribadisce di ricordare soltanto di averla "visualizzata" e "identificata", mentre nulla sa dire su tutte le altre azioni: position update, richiesta di identificazione, richiesta di quota ed altro.

Alla contestazione che si sarebbe dovuto allarmare per il fatto che la traccia di un velivolo, che in quel momento si trovava sul mare, fosse discesa a qualità zero, l'imputato risponde che il fatto non lo ha preoccupato in quanto sapevano che doveva atterrare a Palermo, o perchè probabilmente si trovava in una posizione diversa da quella in cui stavano controllando, o ancora perchè, era una traccia "friendly" e pertanto "come difesa aerea non è che dovevamo controllare le tracce amiche, cioè una volta identificata friendly, come difesa aerea è finita lì, se non c'era niente di particolare o di strano" (v. interrogatorio Giordano Avio, GI 02.02.96). Anche il confronto dell'imputato con il suo assistente, maresciallo Sardu, ed il Master Controller, Ballini, non sortisce alcun risultato. Giordano, come del resto i coimputati, nonostante le contestazioni di tutte quelle azioni a console operate sulla traccia del DC9, nulla ricordano e forniscono soltanto una "spiegazione" legata più all'esperienza che ai ricordi di quella sera (v. confronto Giordano/Ballini/Sardu, GI 02.02.96).

In conclusione, Giordano, risulta ampiamente reticente nella ricostruzione di quanto accadde in sala operativa la sera del 27 giugno 80. Ma egli mente soprattutto sulla attività svolta dalla sua console in direzione del DC9. Attività questa, lo si ripete ancora una volta, che è stata svolta fino al momento dell'incidente.

Le condotte contestate pertanto sono provate, ma per i motivi indicati nella parte in diritto nei confronti di questo imputato si deve dichiarare non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

8. Gruppuso Giuseppe.

Gruppuso, aviere di leva, risulta anch'egli incluso nell'ordine di servizio "Synadex" con l'incarico di TKM. Sentito una prima volta dalla Procura di Marsala riferisce scarse informazioni. Non ricorda quali mansioni svolgesse quella sera. Esclude che si siano verificati i fatti denunciati dall'anonimo telefonista a "Telefono Giallo" (v. esame Gruppuso Giuseppe, PM Marsala 20.5.88). Esaminato dall'Ufficio, ricorda di essere montato in

servizio alle 20.00L e di essersi accorto del trambusto creatosi in sala operativa per la notizia della scomparsa di un aereo. Nulla però sa riferire sulle operazioni che vennero fatte in sala. Asserisce che nella sua qualità di aviere era addetto soltanto alle pulizie dei locali (v. esame Gruppuso Giuseppe, GI 08.06.89).

Interrogato a seguito dell'esercizio dell'azione penale, precisa che quella delle pulizie non era la sola funzione espletata. Egli svolgeva anche la funzione di addetto al radar di quota o al radar di avvistamento. In queste mansioni si avvicendava con gli altri avieri in un turno di due ore in due ore. Nulla riferisce sulla "Synadex". Anzi precisa che durante le esercitazioni gli avieri venivano allontanati. A contestazione che il suo nome nel foglio di servizio Synadex figura accanto alla sigla TKM, asserisce addirittura di non conoscere il significato di quella sigla (v. interrogatorio Gruppuso Giuseppe, GI 27.09.89).

Interrogato a distanza di tempo nell'esperimento giudiziale asserisce che alle 19.00 non era presente in sala operativa (v. esperimento giudiziale 11.10.95). Interrogato nuovamente il giorno successivo dichiara di aver appreso dell'incidente alle 22.00L, ora in cui era rientrato in sala operativa. Asserisce di non aver fatto nessuna operazione a console in quanto non ne sarebbe stato capace. Nonostante la contestazione della telefonata delle 19.35 in cui chiaramente si fa a lui cenno "Gruppuso droppa", continua a mentire dichiarando di essere rientrato alle 22.00. Nel corso dell'interrogatorio modifica la sua prima versione dichiarando di saper lavorare alla console di inizializzazione e fornisce l'esatto significato del termine "droppare", cioè cancellare. Ma asseriva, di non conoscere il significato del termine "hookare" o "hookaggio" (v. interrogatorio Gruppuso Giuseppe, GI 12.10.95).

In conclusione Gruppuso ha mentito sulle circostanze di maggior rilievo. Egli tenta di far credere che nei momenti più importanti di quella sera, successivi alle 19.00 non fosse presente in sala. Ma, invece, egli risulta in sala operativa sicuramente alle 19.35 e pertanto se è vero che gli avieri si alternavano in un turno di due ore in due ore, vuol dire che egli stava espletando il primo turno. Turno che iniziava alle 18.00. Ciò sta a significare che Gruppuso era alla console e che, essendo assegnato alla console del TKM, non é da escludere che l'azione di "Hook" a console del TKM, che si rileva alle ore 19.01 sulla traccia AJ421 assegnata al DC9 Itavia, possa essere stata fatta proprio da lui.

Sussiste quindi prova delle condotte contestate. Ma per i motivi indicati nella parte in diritto si deve dichiarare non doversi procedere nei confronti di questo imputato perchè il reato estinto per prescrizione in ordine

al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

9. Loi Salvatore.

Loi, identificatore o Identification Officer, ammette di aver visto quella sera la traccia del DC9 e di averla identificata in base al piano di volo comunicato a Marsala da Roma. Egli la seguì, dichiara come la maggior parte degli operatori in sala, sino al momento in cui fu ordinata la sospensione del controllo reale per l'inizio dell'esercitazione. Anche lui, sempre come i più, dichiara poi che nel corso della esercitazione ricevette una chiamata - non ricorda se da Palermo o da Roma - con la quale si chiedevano informazioni sull'aereo. A quel punto commutò lo schermo sul reale, cosicchè vide una traccia su Palermo, che però gli fu detto appartenere ad altro aereo; l'esercitazione di conseguenza fu sospesa. Loi mente sin da questa sua prima testimonianza, in quanto verrà invece accertato dalla CDR del nastro 100 che la console dell'IO passa da reale a simulato alle h.19.17.10 rimanendovi fino alle h.19.20.48, mentre la telefonata con la richiesta di informazioni sul DC9 era giunta da Palermo Punta Raisi, proprio a lui alle h.19.13. Pertanto la console di Loi si trovava in reale e non in simulato, come invece egli asserisce. I suoi ricordi appaiono estremamente confusi. Non rammenta nemmeno se nel corso di quella sera sorsero difficoltà per l'identificazione di tracce non note. Riferisce però una circostanza che per anni non sarà presa nella dovuta considerazione e cioè che per gli aerei militari senza piano di volo l'identificazione avveniva mediante un codice militare che consentiva di classificarlo "friendly" (v. esame Loi Salvatore, GI Roma 17.11.86).

A distanza di tempo e a seguito della già detta trasmissione di Telefono giallo viene convocato dalla Procura di Marsala e nel corso dell'esame addirittura definisce incredibile e frutto di pura fantasia il fatto riferito dall'anonimo interlocutore dello spettacolo televisivo, ed ovviamente non riconosce la voce di costui. (v. esame Loi Salvatore, PM Marsala 30.05.88).

All'interrogatorio, in conseguenza dell'esercizio dell'azione penale a suo carico, conferma le precedenti dichiarazioni, asserendo però che non gli fu indicata alcuna traccia particolare da identificare e che non rilevò, sul proprio schermo, alcuna traccia in prossimità di quella del DC9, così come invece aveva dichiarato il maresciallo Carico. Non ricorda chi fosse l'operatore in fonetico manuale durante l'esercitazione, operatore, precisa,

che avrebbe dovuto riportare la propria attività sul registro DA1. (v. interrogatorio Loi Salvatore, GI Roma 26.09.89).

Posto a confronto con Carico, l'atto non raggiunge risultati, giacchè Loi non ricorda le circostanze di rilievo contestategli. Riferisce solo i tempi del passaggio dal reale al simulato alla console, e cioè al massimo 20 secondi, il tempo, come egli stesso specifica, di digitare alcuni tasti ed azionare una manopola. Riferisce anche di un piano di volo, per quella sera, di un velivolo da Tripoli od un Paese dell'Est europeo, ma non ricorda se fosse volo con vip a bordo, quale fosse il modello di aeromobile, se notò una traccia che potesse identificarsi in questo volo, anche se aggiunge inopinatamente "Se non sbaglio questa traccia era in direzione Malta" (v. confronto Loi/Carico, GI Roma 06.10.89).

Interrogato a distanza di tempo nel corso dell'esperimento giudiziale non cambia la versione dei fatti dimostrando ancora una volta la sua reticenza nel riferire la realtà di quanto accaduto in sala operativa. Infatti ribadisce ancora una volta - senza tema di smentite - di essere passato da simulato a reale dopo la chiamata di Roma Ciampino (v. esperimento giudiziale, GI 11.10.95). Verrà accertato, invece che la prima chiamata giunse da Palermo Punta Raisi e non da Roma Ciampino.

Il soggetto, ancora con una reticenza non inferiore a quella dei suoi colleghi ribadisce queste sue dichiarazioni anche nei successivi interrogatori. Pur riconoscendo la propria voce nelle telefonate registrate di quella sera, non aggiunge ulteriori precisazioni alle stesse. Esclude di aver visto quella sera una riduzione dati e conferma ancora una volta che la Synadex quella sera partì e che in seguito fu interrotta. Nonostante le numerose contestazioni, nulla Loi dice, ripetendo come altri che è passato molto tempo da quel giorno, e pertanto non riesce a ricordare i particolari. Sull'arrivo in sala di Del Zoppo dichiara, cautamente, di non ricordare la presenza di costui in sala. (v. interrogatorio Loi Salvatore, GI Marsala 13.10.95).

Interrogato un'ultima volta fornisce ulteriori dettagli sul volo proveniente da Tripoli e diretto a Varsavia che all'altezza dell'isola di Malta ed in prossimità della nostra FIR aveva deviato verso est. Precisa di aver classificato detto velivolo "zombie" in quanto proveniente da un paese non amico. Preso atto che dalla CDR del nastro 99 si rilevano dalla console dell'IO alcune azioni di sequence sul punto dell'incidente afferma, laconicamente "Non so spiegarmi cosa stavo facendo. Io posso solo compiere attività di identificazione". E ancora preso atto delle dichiarazioni di Carico, laddove questi riferisce della traccia che seguiva e che poi superava il DC9, dichiara di non ricordare Carico alla console né che questi fosse stato assegnato all'UPA35.

In conclusione, si può affermare senza ombra di dubbio che il maresciallo Loi ha mentito sin dalla sua prima testimonianza. Egli è presente in sala e identifica la traccia del DC9. Egli è il militare che raccoglie la prima telefonata da Punta Raisi ed in quel momento si trova ancora in reale e non, come tenta di far credere, in simulato. Nega al supervisore di Roma, capitano Grasselli, nella telefonata delle 20.18, di aver visto il DC9 in quanto era impegnato in una esercitazione. Egli, dalle 19.48, compie azioni di sequence sul punto dell'incidente in concomitanza ad azioni di Pair compiute dall'IC. Azioni queste non ricordate dal soggetto, come del resto dall'IC, Muti, ma che con molta probabilità sono dirette verso un velivolo militare. Basti pensare che dal registro dell'IC si rileva alle h 19.42 un "check radio col velivolo JM169", velivolo di cui s'è detto nella parte generale.

Sussistono quindi le prove delle condotte contestate al Loi, ma per i motivi indicati nella parte in diritto si deve dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

10. Massaro Antonio.

Massaro, ufficiale addetto all'addestramento o Exercise Controller, ammette di essere stato in sala operativa la sera della tragedia e pertanto di essersi adoprato, anche lui, nelle operazioni di ricerca del velivolo scomparso (v. esame di PG CC. Licola 27.10.88).

Nell'esame reso dinanzi all'AG dichiara di non aver dato l'ordine di interruzione della Synadex, giacchè questo incarico era di competenza dell'ufficiale responsabile di sala e cioè del capo controllore di servizio. Non ricorda, anche lui, se al momento in cui pervenne la notizia di perdita di contatto con il DC9, fosse già stato dato inizio all'esercitazione e se quindi i nastri ad essa relativi fossero già stati inseriti. Allontana da sè ogni responsabilità sull'ordine di ripresa della normale registrazione, sulla disponibilità dei nastri, sulla loro custodia e "manutenzione". "In realtà - precisa - io non avevo alcun rapporto diretto coi nastri, neppure quando venivano utilizzati per l'esercitazione". Ma poi: "Confermo che la decisione di effettuare l'esercitazione simulata fu esclusivamente mia, così come posso affermare che i fatti relativi alla mia presenza e alla mia attività quella sera rispondono effettivamente al vero". Sull'arrivo in sala di altri ufficiali e del

comandante della base, nulla sa dire. Prende la distanza anche da quanto sottoscritto nel documento sui nominativi e sulle funzioni del personale impegnato nella Synadex; “credo che sia mia la firma in calce al documento Preciso che l’indicazione in esso risultante delle funzioni in esso attribuite ai singoli militari può non corrispondere all’effettivo esercizio delle funzioni” (v. esame Massaro Antonio, GI 03.06.89).

A tal punto è forte il suo desiderio di prendere le distanze da qualsiasi responsabilità nelle vicende che ad appena cinque giorni di tempo dal detto esame si presenta nuovamente a questo Ufficio per dichiarare che, avendo accertato che quella Synadex rientrava tra quelle a programmazione semestrale, era possibile che alla sua effettuazione fosse stato comandato personale non compreso nel turno di servizio ordinario.

Divenuto anche lui imputato, non gli deriva da questo nuovo stato una migliore memoria degli eventi. Egli stesso ammette che nel suo ricordo “l’unica cosa certa è che io e il capitano Muti effettuammo sulla frequenza di guardia alcune chiamate dell’aereo di cui s’erano perdute le tracce”, e che si trovava nella zona alta della sala, cioè nella zona armi. Anche le contestazioni sulla base delle dichiarazioni di Carico non gli suscitano ricordi più precisi: “Non escludo che possa essere avvenuto quanto riferito dal Carico senza che io ne fossi a conoscenza” (v. interrogatorio Massaro Antonio, GI 27.09.89).

Lo stesso confronto diretto con detto Carico non sortisce miglior esito. Egli ribadisce di aver compiuto chiamate in frequenza di guardia; Carico che le chiamate furono a Roma e a Punta Raisi e non in frequenza. (v. confronto Massaro/Carico, GI 06.10.89).

Interrogato a distanza di tempo, nel sopralluogo a Marsala, non cambia la sua versione. Dopo aver premesso di essere giunto in sala operativa intorno alle 21.00L e descritto le attività preparatorie della Synadex, tenta di giustificare il ritardo dell’avvio della esercitazione con non meglio indicate difficoltà tecniche (v. esperimento giudiziale 11.10.95). Interrogato qualche giorno dopo, prende le distanze dagli altri imputati precisando che il suo compito era afferente soltanto alla parte addestrativa; tiene a precisare, inoltre, che non ha avuto nessun ruolo nelle operazioni disposte nella sala MIO e che il responsabile, Tozio, poteva prendere anche autonomamente la decisione di cambiare o meno il nastro di recording. Anch’esso, come gli altri imputati, non ricorda la presenza di Del Zoppo in sala operativa. Conferma che l’esercitazione ebbe luogo, ma che dal momento in cui ricevettero la notizia della scomparsa dell’aereo nessuno la seguì più. Preso atto che dalla CDR risulta che l’esercitazione era partita alle 19.14 e che paradossalmente risulta stoppata “ai 13” cioè un minuto prima

dello Start, risponde soltanto “inverosimile” senza però fornire spiegazioni, proprio lui che, invece, essendo l’Exercise Controller avrebbe dovuto essere il primo ad esserne al corrente (v. interrogatorio Massaro Antonio, GI 13.10.95).

Anche per quanto concerne la riduzione dati, Massaro dichiara di non ricordarla, ammettendo però che “per avere le coordinate esatte del punto dell’incidente bisogna effettuare la riduzione dati”; e comunque non rammenta di aver fatto chiamare nessuno per tale incumbente (v. confronto Massaro/Del Zoppo/Tozio, GI 10.05.97).

In conclusione se da un lato appare credibile il fatto che i compiti del tenente Massaro la sera dell’incidente fossero soltanto quelli relativi all’addestramento del personale, dall’altro, invece, non appare sostenibile che dopo il fatto si sia invece estraniato del tutto dagli eventi in sala. Egli rivestiva la qualifica di ufficiale ed aveva particolari compiti di addestramento del personale; pertanto appare indubbio che quella sera, anche se il suo nome non emerge in nessuna telefonata, debba aver svolto qualche attività, almeno successivamente alla notizia della scomparsa dell’aereo. Ma quand’anche non avesse svolto nessuna attività, egli é presente in sala; deve quindi conoscere quanto è accaduto in sala prima e dopo l’evento; deve aver saputo, e non può essere altrimenti, dello scadimento di qualità della traccia del DC9, di cui riferisce Carico, e di cui é stato trovato riscontro nel tabulato CDR; deve aver visto Del Zoppo in sala come deve aver saputo della riduzione dati fatta quella sera stessa. Infine, egli che era il responsabile della Synadex, deve essere a conoscenza del fatto che effettivamente, così come emerge dalle conversazioni telefoniche, l’esercitazione non era mai iniziata. Ancor di più: Massaro nulla dice neanche sulle azioni di Pair che risultano dalla console del guida-caccia Muti in direzione del punto dell’incidente, e che si rilevano registrate nel nastro 99 dalle 19.48.

Pertanto, si deve in definitiva affermare che Massaro non dice assolutamente il vero nel riferire quanto realmente é accaduto in sala operativa la sera del 27 giugno 80. E la menzogna è tanto più grave perché giunge da un ufficiale, dal quale invece ci si sarebbe aspettata una più leale e sincera collaborazione.

Questa la situazione probatoria a suo carico. Ma anche per lui valgono i motivi indicati nella parte in diritto e pertanto si deve dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

Secondo la sua difesa Massaro non avrebbe dichiarato alcunchè sull'esistenza o meno di una riduzione dati, ma semplicemente di non aver visto quella sera riduzioni dati. Che poi avesse visto il sergente Tozio all'interno della sala operativa non avrebbe significato la constatazione di una riduzione dati, anche perché Tozio se ne avesse avuta a disposizione, non la avrebbe sicuramente portata in visione a Massaro. La difesa precisa altresì che il 26 e 28 giugno 80 non si erano menzionati cambi di nastro, perché non v'era stato alcun cambio come emergeva dal registro del MIO.

Ma ben altre sono le responsabilità di Massaro, perché per anni egli ha sostenuto la tesi degli altri componenti della sala, secondo cui l'esercitazione Synadex aveva avuto inizio alle 19.00Z, e perché ha sempre asserito di esser giunto in sala solo qualche minuto prima dell'inizio. Come già s'è scritto è stato accertato invece che l'inizio dell'esercitazione, cioè lo Start Sim, venne dato alle ore 19.14Z, ma che poi in realtà non si configurò alcuna situazione simulata e che gli operatori hanno sempre operato in situazione reale; è stato accertato che prima che il Massaro lasciasse la sala operativa, la riduzione dati era stata già effettuata, per cui egli doveva essere a conoscenza di quella situazione, anche perché, se fosse stata in corso l'esercitazione, come egli afferma, non si sarebbe potuta effettuare una riduzione dati. E' alquanto risibile la tesi secondo cui nei giorni 26 e 28 giugno non v'è stato cambio del nastro, solo perché non appare scritto sul registro del MIO; ed anche in questo caso Massaro non ha mai spiegato i motivi delle esercitazioni effettuate la mattina del 26 giugno e la sera del 28 giugno, nelle quali egli era sempre il responsabile di detta attività; come non è stato mai spiegato, nè da lui nè dai suoi colleghi nonché dal CRAM di Marsala, perché solo la sera del 27 giugno 80 si decise di effettuare l'esercitazione su altro nastro di registrazione Massaro; ed anche gli altri imputati del sito non hanno riferito il vero, asserendo che questa operazione era da prassi, quando s'è accertato dalla consultazione dei registri del MIO che dal 79 all'83 solo la sera dell'incidente si è compiuta questa singolare operazione da parte dell'operatore MIO; che sicuramente non l'ha eseguita di sua iniziativa, ma su precisa disposizione del capo controllore o meglio del responsabile dell'addestramento all'esercitazione Synadex, cioè lo stesso Massaro.

Non sembrano perciò accettabili queste argomentazioni in fatto della difesa. Nessuna questione viene sollevata in diritto.

11. Muti Sebastiano.

Muti, controllore intercettazioni o guida-caccia, in linguaggio NATO Interceptor Controller, sentito una prima volta come teste, riconobbe solo - ma solo questo gli era stato domandato - la sua qualifica, dichiarando che il suo intervento specifico non era stato richiesto dal capitano Ballini (v. esame Muti Sebastiano, GI 25.10.86).

Più dettagliato l'esame di Marsala dopo Telefono giallo. Asserisce di essere stato in sala operativa quella sera. Afferma che il personale presente era di certo quello del "reale", giacché era prassi che per la Synadex di sito restasse lo stesso personale già in servizio, e che questo personale corrispondeva a quello risultante dall'ordine di servizio che gli viene esibito - ma già s'è detto che in quell'ordine di servizio v'erano errori ed omissioni, di talché la situazione rappresentata era ben diversa da quella reale. Non riconosce la voce dell'anonimo interlocutore di Telefono Giallo. Esclude comunque che l'episodio riferito da costui si fosse verificato. (v. esame Muti Sebastiano, PM Marsala 30.05.88).

Divenuto imputato conferma queste sue limitate e già inattendibili dichiarazioni. Afferma di aver ricevuto da Ciampino la richiesta di chiamare sulla frequenza di guardia un aereo civile, richiesta cui ne seguì immediatamente altra di identico tenore da Palermo; entrambe intorno alle 21.15 locali. Subito dopo queste telefonate avvisò il "capo controllore" - cioè il Master Controller Ballini - escluse dal suo PPI il simulato e passò "sulla visione diretta". Aggiunge poi, a domanda di PC, una informazione cui non s'è dato nel corso degli anni il dovuto peso - e che se si fosse data piena esecuzione al provvedimento di sequestro della Procura di Palermo, avrebbe consentito all'inchiesta di acquisire documentazione radar di gran lunga più esauriente - e cioè che i siti radar che avevano portata sul settore del disastro erano oltre che Licola e Marsala, anche Iacotenente, Poggio Ballone e Siracusa. (v. interrogatorio Muti Sebastiano, GI 25.09.89).

A confronto anche lui con Carico, nega di avere avuto notizia delle telefonate di costui e di Giordano a Roma e a Palermo per chiedere notizie sul DC9. Solo alle 21.15 locali egli era stato avvisato dal suo aiutante, il maresciallo Abate, che Ciampino aveva richiesto a Marsala di mettersi in contatto sulla frequenza di guardia con quel velivolo. Aveva immediatamente informato il capitano Ballini, ma questi nulla gli aveva risposto, cioè se ne fosse o meno già informato. A sostegno produce fotocopia del rapporto della sala operativa, su cui sono riportati come orari delle chiamate di Roma e di Palermo, rispettivamente 19.15 e 19.18. Alla conferma da parte di Carico del fatto che egli aveva immediatamente avvisato, non appena constatato lo scadimento della traccia del DC9,

Giordano, che a sua volta aveva avvisato Ballini, ribatte solo con una domanda “E’ vero che a te capita durante il giorno di perdere più volte delle tracce sul radar?”. Domanda cui Carico controbatte affermando che tal fatto a lui non capitava salvo che per motivi specifici. (v. confronto Muti/Carico, GI 06.10.89).

Interrogato a distanza di tempo nel sopralluogo al CRAM di Marsala asseriva che quella sera si trovava in turno in quanto aveva sostituito un maresciallo. Ribadiva che, a quel tempo, era poco esperto e di non aver svolto nessuna azione durante la Synadex. Ricordava, infine, che dopo la chiamata di Roma Ciampino egli provò a contattare l’aereo, erroneamente, sulla linea UHF, e poi, su suggerimento di Massaro, sulla linea VHF, senza ottenere risposta (v. verbale Muti Sebastiano più altri, GI 11.10.95).

La preoccupazione dell’imputato per gli interrogatori che questo Ufficio stava conducendo sugli operatori di Marsala, si avverte dal tenore della conversazione intercettata, alle h.22.43 del 12 ottobre 95 sull’utenza del maresciallo Abate. La conversazione merita di essere riportata integralmente:

Muti-Pronto!

BimboChi è?

Muti-C’è papà?

Bimbo - Sì!

Muti- Grazie!

BimboE’ tornato.

AbatePronto

Muti-Abate?

AbateSì.

Muti-Muti.

AbateCiao.

Muti-Ci possiamo vedere?

AbateOra?

Muti-Sì.

AbateMi dovrei vestire.

Muti-Rivestiti.

AbateChe c’è? Dove state? In albergo?

Muti-(tentenna) nnnnnnnn allo Stagnone.

AbateDovrei uscire la macchina. Che c’è?

Muti-Ehm. Ci possiamo vedere?

AbateE’ urgente?

Muti-Sì.

AbateE mi dovrei rivestire.

Muti-Rivestiti.

AbateE' urgente?

Muti- Rivestiti, Abate.

AbateVa beh, sto venendo.

Muti-Ciao!

AbateCiao!

L'indomani, cioè il 13 ottobre, l'imputato interrogato da quest'Ufficio dichiara di avvalersi della facoltà di non rispondere.

Come si è già rilevato Muti nel corso del suo primo interrogatorio esibisce la fotocopia di una pagina del registro dell'IC, in cui erano riportate le notizie relative alla scomparsa del DC9. L'imputato ha asserito di aver ricevuto la fotocopia della pagina del registro nel 1989, prima del suo interrogatorio. Abate, invece, ha dichiarato di averlo consegnato a Muti nel 1986 (v. confronto Muti/Abate, GI 02.02.96). Dei due imputati, in questa circostanza, risulta credibile il secondo, cioè Abate. Difatti, nel 1988, allorché il registro dell'IC è stato sequestrato, esso era già numerato progressivamente pagina per pagina. Sulla pagina relativa al 27 giugno 80 è risultata annotata la seguente scritta "fatta fotocopia per Ballini 8.10.86". Pertanto, poiché sulla fotocopia esibita da Muti non si rileva né la numerazione progressiva, né tantomeno l'annotazione manoscritta, si deve presupporre che la pagina sia stata fotocopiata prima dell'apposizione dell'annotazione stessa sul registro. Per questo motivo, si può senza dubbio affermare che Muti mente quando afferma di averla ricevuta, nel 1989. Tra l'altro va ricordato che il registro presenta lo strappo della pagina immediatamente precedente il giorno 27 giugno 80.

Anche Muti, come gli altri imputati, dichiara di non ricordare la presenza di Del Zoppo in sala operativa, né che venne effettuata la riduzione dati; tantomeno si dice in grado di interpretarla.

Le mendaci dichiarazioni dell'imputato si possono riassumere nella risposta che dà nel corso dell'interrogatorio del 10.01.96: "Ero nuovo, non conoscevo nessuno, era un turno che non conoscevo. Stavo da solo, cioè, per i fatti miei lì sul piano del controllore di intercettazione dove c'è la FA e stavo leggendo, stavo per conto mio, cioè non stavo davanti al radar". Questa è l'attività o meglio la non-attività che sarebbe stata svolta dall'IC, figura sicuramente non di secondo piano in una sala operativa preposta alla Difesa Aerea.

Alle contestazioni delle azioni di intercettazione reale avvenute alle h.18.21Z, così come emerge dal tabulato Wintr, dichiara di non ricordare

tale attività precisando però che per lui “era una prova d’intercettazione”. Non ha ricordato nemmeno le numerose azioni di Pair che invece si rilevano dalla CDR dopo le h.19.48Z, affermando che dovevano essere state compiute dal proprio assistente, Abate. In particolare quelle di guida assistita sul punto dell’incidente, che si rilevano alle 19.48, orario in cui riparte la registrazione sul nastro 99.

Non sa neanche dare spiegazioni plausibili al fatto che sulla pagina del registro dell’IC relativa al 27 giugno vi siano riportate notizie sul DC9 Itavia che, invece, di regola, avrebbero dovuto essere trascritte sul registro dell’MC (v. interrogatorio Muti Sebastiano, GI 10.01.96).

Questo suo comportamento non ha fornito alcun contributo, anzi di ostacolo massimo all’accertamento della verità. Egli si è trincerato dietro la sua inesperienza, specificando che quella sera era la prima volta che si trovava in servizio notturno, ed in un turno in cui era l’ultimo arrivato. Muti si dipinge come persona che si è completamente estraniata da tutto ciò che accade in sala operativa. Non a caso, alle 21.10Z, a due ore dall’incidente, egli anziché preoccuparsi di un aereo civile di cui si erano perse le tracce, telefona al sito di Iacotenente, dal quale proveniva, e parla con il sergente Slovino, dicendogli che voleva “sentire una voce amica”, e non fa alcun cenno all’evento che si era da poco verificato e per il quale la sala operativa, da cui telefonava, era in attività.

Tenta di addossare ad Abate le azioni di intercettazione reale che risultano operate dalla sua console e laddove non riesce a dare spiegazioni plausibili, afferma, così mentendo, che si stava esercitando.

In conclusione, si deve affermare che Muti è stato sempre reticente nelle sue risposte sin dal suo primo esame testimoniale. Anch’esso, come del resto gli altri militari presenti in sala operativa, eccetto il solo Carico, non vuole o non può dire cosa realmente è accaduto in quella Sala e cosa vide realmente il radar di Marsala.

Ma pur essendo questa la situazione probatoria a suo carico, nei suoi confronti per i motivi indicati nella parte in diritto si deve dichiarare non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

12. Orlando Salvatore.

Orlando, aviere di leva, addetto al radar di quota, poco riferisce sugli accadimenti di quella sera. Le sue carenti risposte possono trovare giustificazione nel fatto che i compiti affidati agli avieri erano di secondo piano rispetto a quelli dei militari di carriera.

Sentito dal PM di Marsala dichiara che la composizione del turno "Delta" era quella riprodotta nel foglio di servizio "Synadex". Conferma, in linea con gli altri militari di sala operativa, che quella sera il servizio si svolse normalmente. Non riconosce la voce dell'anonimo telefonista (v. esame Orlando Salvatore, PM Marsala 08.06.88).

Conferma a questo Ufficio le dichiarazioni rese a Marsala. Osserva che il suo incarico era quello di verificare soltanto le quote della traccia dell'aereo (v. interrogatorio Orlando Salvatore, GI 03.06.89).

Divenuto imputato, tiene subito a precisare che non partecipava alle esercitazioni, osservando che, queste, erano attività riservate soltanto ai militari di carriera. A contestazione invece della presenza del suo nome nel foglio di servizio "Synadex", osserva che quel prospetto non rispecchiava le funzioni di fatto espletate nell'esercitazione. Ricorda che quella sera era in una console vicino a Loi e che dopo una breve assenza, ritornato in sala aveva notato uno stato di allerta conseguente alla scomparsa di un aereo (v. interrogatorio Orlando Salvatore, GI 27.09.89).

Interrogato a distanza di tempo, osserva che il turno degli avieri era gestito dall'aviere più anziano e che pertanto, data la sua breve anzianità di servizio, quella sera espletò il turno di notte, cioè dalle 24.00 alle 05.00. Precisa che il collega più anziano al quale diede il cambio quella sera gli disse che un aereo era scomparso e di prestare attenzione in quanto avrebbe visto le tracce dei velivoli del soccorso. Nulla riferisce sulle attività svolte la sera del disastro (v. interrogatorio Orlando Salvatore, GI 12.10.95).

La reticenza delle sue dichiarazioni appare laddove da un lato ammette di aver notato entrando in sala operativa una certa agitazione e dall'altro sposta tale momento in tarda ora notturna sostenendo, in contrasto con le prime dichiarazioni, di non aver partecipato alla Synadex in quanto aviere di leva. Fatto questo che contrasta sia con l'ordine di servizio che con la telefonata delle h.19.02 tra Marsala e Siracusa, in cui sembra riconoscersi la sua voce. Questa la situazione probatoria a suo carico. Vale però anche per l'Orlando quanto affermato nella parte in diritto. Si deve perciò dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

13. Salmè Fulvio.

Salmè Fulvio assumeva proprio quel giorno il Comando interinale del CRAM di Marsala in assenza del Comandante, tenente colonnello Cespa.

Il soggetto, prima come teste e poi come imputato, asserisce di aver ricevuto la notizia della scomparsa del DC9 quindici o venti minuti dopo l'evento dal personale di sala operativa, presso il circolo ufficiali, ubicato nella zona logistica "Stagnone", distante, da quella operativa "Timpone", circa quattordici chilometri; precisa di non essersi recato presso la sala operativa e di aver seguito gli eventi della notte fino alle ventitre locali circa, prima dal circolo ufficiali, poi dal suo alloggio, anch'esso ubicato nella zona logistica; osserva di non aver dato disposizione per la sospensione della Synadex. Non esclude la presenza in sala operativa del capo controllore, capitano Ballini, ma non sa precisare se quella sera stessa le notizie gli furono riferite da costui.

Deve essere evidenziato che nessuna conversazione con Salmè è stata rilevata dalle telefonate in partenza o in arrivo dalla sala operativa; se ne deve pertanto dedurre che, se avviso telefonico c'è stato, ciò é avvenuto da apparecchio situato al di fuori della sala operativa.

Afferma che probabilmente fu trasmesso un plottaggio al SOC di Martina Franca, ma non ricorda se venne trasmesso la sera stessa o l'indomani. Ribadisce che non ha mai visto la riduzione dati di quella notte né quella effettuata nei giorni immediatamente successivi all'incidente per soddisfare richieste di enti Superiori e dall'AG.

Dichiara di aver firmato la lettera dell'11 luglio 80 relativa alla richiesta dell'AG di Palermo del 5 luglio, solo in quanto ricopriva ancora l'incarico del Comando ad interim. Afferma che in data 2 ottobre 80 in assenza del Comandante del CRAM, maggiore Montinaro Pasquale, ricevette le disposizioni dal colonnello Sidoti Francesco, Capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto dello SMA, sulle modalità da seguire per la consegna dei nastri di registrazione e TBT.

La sua posizione dopo gli interrogatori resi lascia dubbi sul suo "operato" nella notte del 27 giugno 80. Considerando il fatto che è stato informato dell'evento da un operatore della sala operativa, appare strano che non ricordi di aver parlato quella notte con il capo controllore; ma né quest'ultimo, capitano Ballini, né gli altri operatori della sala operativa ricordano di aver riferito ad esso Salmè.

Non ricorda nemmeno se il tenente Del Zoppo quella sera stessa analizzò una riduzione dati già esistente, individuando la traccia del DC9 e così disponendo un plottaggio da trasmettere al SOC, anche se poi finisce per ammettere - nell'ultimo interrogatorio - che se è stato fatto il plottaggio, ciò non poteva avvenire senza l'effettuazione di una riduzione dati.

Su questo punto è palese la reticenza del Salmè. Queste sono circostanze che non potevano non essere riferite al Comandante del sito.

Ma vi è un'altra vicenda, ove appare, in tutta la sua gravità, la reticenza dell'imputato. Egli risulta firmatario della missiva dell'11 luglio 80 con la quale venivano trasmessi i plottaggi richiesti dal PM di Palermo. Missiva in cui non venivano specificati gli effettivi orari di registrazione mancanti - 19.04Z-19.12Z e 19.22Z-19.48Z - ma soltanto l'orario dalle h.19.00Z alle 19.15Z, né tantomeno, veniva indicato che vi era stata una sostituzione del nastro di registrazione. Orari, totalmente falsi, e in netto contrasto con gli orari che ben si rilevavano dalla riduzione dati effettuata sia la sera stessa dell'incidente - così Del Zoppo - che il 10 o 11 luglio.

L'imputato non ha saputo fornire una spiegazione convincente sulla difformità degli orari, ma si è limitato ad affermare "Siccome io firmai tranquillamente, mi dissero per telefono che la Synadex non la stavano facendo più e non c'erano più dati, certo non andai a vedere se quando avevano sospeso era 13, era 15 o era 18. Per me corrispondeva che in effetti in quell'ora non c'erano tracce. Dopo sicuramente l'hanno sospesa".

In relazione alla Synadex non ha saputo fornire nessuna spiegazione sulle esercitazioni del 26, 27 e 28 giugno né tantomeno sugli orari effettivi di svolgimento.

Un'ulteriore vicenda in cui emerge nuovamente la reticenza di Salmè si rileva dalle dichiarazioni relative alle circostanze in cui il soggetto consegna al PM i nastri di registrazione. L'imputato ha affermato che essi furono consegnati nella zona logistica "Stagnone" e che il PM fu invitato a recarsi in sala operativa per ricostruire gli accadimenti di quella sera. Per quanto concerne la località di consegna dei nastri è stato accertato che è stata effettivamente "Stagnone", e non "Timpone", come invece risulta verbalizzato nel verbale di sequestro e così come è stato confermato sia dal teste Montinaro (v. esame Montinaro Pasquale, GI 24.04.96) che dai periti che accompagnavano il PM. Sulla discordanza, comunque, non ha saputo fornire risposte convincenti. Per quanto concerne, invece, l'invito al PM di visitare la sala operativa è stato dimostrato che la circostanza è assolutamente falsa. Infatti i periti del PM hanno dichiarato che, alla loro richiesta di visitare la sala radar, venne loro risposto dai militari che ciò non

era possibile (v. esami Cantoro Giulio, GI 03.12.96, La Franca Luigi, GI 03.12.96, v. s.i.t. Magazzù Alfredo, PG 10.01.97).

Desolante il quadro delle dichiarazioni rese dall'imputato. Salmè non ha di certo fornito nessun contributo all'accertamento della verità. Ma la sua reticenza appare ancor più grave perché proviene dall'ufficiale che in quei giorni aveva la responsabilità oggettiva di tutto ciò che accadeva all'interno del sito radar.

In questa situazione probatoria non possono accogliersi le richieste del PM di proscioglimento pieno per tutte le imputazioni, bensì devono applicarsi quelle considerazioni già scritte nella parte in diritto; si deve cioè dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti, perché il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M in esso assorbito quello di cui al capo N, e perché il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

14. Sardu Mario.

Sardu, altro maresciallo, assistente al tracciatore capo ovvero TPO Assistant, tenta di dare spiegazioni sul Nadge ed anche su alcune "anomalie" verificatesi nelle registrazioni, senza riuscire nell'intento. Quanto alla "traccia anomala con quota elevata e dotata di bassa velocità", cancellata dall'operatore pochi secondi prima dell'incidente, dopo essere stata visualizzata e registrata per circa venti minuti, non sa darne alcuna spiegazione. Al riguardo del fatto che il radar militare non avesse percepito i plots rilevati dal radar civile di Ciampino prima e dopo l'incidente, asserisce che tale deficienza può essere spiegata con le diverse modalità di funzionamento del radar della Difesa Aerea. Al riguardo del fatto che il radar civile avesse rilevato le tracce del DC9 in caduta per circa tre minuti dopo l'incidente asserisce: "può darsi che il mancato rilevamento da parte del nostro radar sia dovuto all'inizio delle operazioni preliminari per l'effettuazione del programma simulato" (v. esame Sardu Mario, GI 15.10.86).

Sentito anche lui da Marsala dopo Telefono giallo, dichiara di aver assistito alla trasmissione sino alle 23.30 e quindi di non aver visto quella parte nella quale interveniva l'anonimo militare in servizio al CRAM la sera del 27.06.80. Precisa che nel momento in cui si verificò il disastro egli operava al monitor principale della sala operativa e stava predisponendolo per il passaggio in simulato. Comunque il DC9 era stato seguito fino al

momento in cui non si passò in simulato (v. esame Sardu Mario, PM Marsala 30.05.88).

Diventato imputato, conferma le precedenti dichiarazioni, osservando di aver preso il posto del TPO Capo, Giordano, e di aver iniziato la predisposizione della console per l'esercitazione. Come gli altri non ricorda quando questa iniziò e quando poi venne ripresa la registrazione reale. Osserva di essere stato avvertito della scomparsa del DC9 da Loi e di aver immediatamente reinserito la visione video sul reale, tenendo a precisare che nella zona interessata alla ricerca non rilevò nulla (v. interrogatorio Sardu Mario, GI 25.09.89).

Posto a confronto con Carico, ribadisce di essersi posto alla console del TPO, sostituendo Giordano, qualche minuto prima delle 21.00L; nega di aver notato qualcosa di anomalo sulla traccia del DC9 ed osserva di non aver visto Carico prender posto all'UPA35 anzi, tenta di far credere di non saper se Carico fosse presente in sala o se invece “sia andato via per lungo tempo dopo che io detti il cambio a Giordano” (v. confronto Carico/Sardu, GI 06.10.89).

Interrogato a distanza di tempo, con una reticenza non inferiore a quella degli altri imputati, e oramai conscio del fatto che risultava documentalmente che l'esercitazione non era partita alle 19.00, asserisce che vi era stato ritardo causato dal nastro di simulazione “che non prendeva” (v. sopralluogo, GI 11.10.95). Nulla riferisce sulle azioni a console che vennero svolte sulla traccia del DC9 prima e dopo il disastro, arrivando ad affermare che nonostante ciò non collegò il disastro con le azioni che erano state fatte dalla console del TPO. Anzi, afferma che quella sera gli “sembrava tutto normale” (v. interrogatorio Sardu Mario, GI 13.10.95).

Ulteriori interrogatori non sortiscono effetti migliori. L'imputato dichiara di non ricordare neanche quelle azioni che il TPO ha l'obbligo di fare in caso di incidenti a velivoli. Non ricorda la presenza di Del Zoppo nè tantomeno che quella sera venne effettuata la riduzione dati (v. interrogatorio Sardu Mario, GI 01.02.96).

Disposto confronto con Ballini in relazione alla telefonata delle 19.52, nel corso della quale Sardu riferisce al capitano Gari di Poggio Ballone che Ballini era impegnato con la ronda, l'atto non raggiunge alcun risultato. Sardu risulta in evidente imbarazzo nei confronti dell'ufficiale e pertanto dichiara di non ricordare la circostanza (v. confronto Sardu/Ballini, GI 02.02.96). Anche un ulteriore confronto con Giordano e Ballini risulta negativo. In questo caso Sardu, come del resto Ballini e Giordano, prende soltanto atto delle contestazioni relative a tutte le azioni a console che risultano dalla CDR, senza fornire alcuna utile spiegazione alle stesse.

Azioni, queste, che come si è già avuto modo di rilevare, avrebbero dovuto allarmare il TPO in quanto più volte si era accesa sulla traccia del DC9 il segnale di “low quality”. Segnale sul quale alla fine il TPO interviene manualmente cancellandolo, cosicché la traccia sparisce dal video (v. confronto Sardu/Ballini/Giordano, GI 02.02.96).

Infine, nell'ultimo interrogatorio, la reticenza dell'imputato subisce una piccola ma importante incrinatura. Dichiarò che verso le h.19.10 mentre era seduto alla propria console, Loi, che stava al monitor dell'identificatore, gli disse “Mario qui è successo qualcosa”. Precisa in proposito che a fianco della console dell'identificatore era collocato un altoparlante dal quale si ricevevano le comunicazioni di Roma Ciampino con i velivoli che entravano nella nostra FIR. Attraverso questo altoparlante Loi sentì chiamare il DC9 in frequenza senza ottenere risposta. Aggiunge che dopo aver accertato che il velivolo non si rilevava sul monitor, avvisarono Martina Franca. Aggiunge che quella sera, a circa mezz'ora dall'incidente, Loi aveva visto sul PPI come grezzo un velivolo identificato attraverso il piano di volo in un aereo russo o libico che, all'altezza dell'isola di Malta, aveva deviato verso Est. Ammette, infine, di aver fatto i tentativi di passare in simulato che si rilevano sul nastro 99 alle ore 19.04 (v. interrogatorio Sardu Mario, GI 03.06.97).

In conclusione si può affermare che anche Sardu non ha sicuramente aiutato questo Ufficio nella ricostruzione di quanto accadde presso la sala operativa e di cosa vide il radar di Marsala. Senza dubbio la figura di Sardu insieme a quella di Giordano, entrambi TPO, è tra le più importanti nel funzionamento della sala operativa e pertanto la reticenza di entrambi è stata grave. La console del TPO è quella dalla quale è stata seguita la traccia del DC9 fino al momento del disastro. Ma nonostante ciò Sardu, che ammette di aver sostituito Giordano alla console qualche minuto prima delle 19.00, nulla dice in proposito. Per l'imputato fu una serata tranquilla. Soltanto alla fine ammetterà che Loi gli riferì alle 19.10, cioè tre minuti prima della telefonata di Palermo-Punta Raisi, che era successo qualcosa.

Anche Sardu, come del resto gli altri imputati di quella sala, asserisce falsamente prima che la Synadex era partita alle 19.00 e poi che probabilmente era partita con qualche minuto di ritardo a causa di non meglio precisati problemi al nastro di simulazione. L'unica sua dichiarazione di rilievo è quella in cui ammette di essere entrato in simulato prima della sostituzione del nastro. Ciò costituisce prova certa che quella sera l'esercitazione doveva partire senza cambio di nastro.

Questa quindi la situazione probatoria a suo carico. Ma per i motivi indicati nella parte in diritto si deve dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perché il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di

cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

15. Tozio Sossio.

La reticenza di Tozio, addetto alla sala computers ovvero Manual Input Operator (MIO), non é inferiore a quella dei suoi coimputati. Egli é il responsabile della sala computers e perciò ha il delicato compito di tutelare il perfetto funzionamento del sistema. E' il militare che materialmente svolse l'operazione del cambio dei nastri di registrazione.

Sin dal suo primo esame testimoniale riferisce che la sostituzione del nastro di registrazione avvenne alle 19.00 e che per compiere la sostituzione dei nastri occorrevano circa dieci minuti così come per compiere l'operazione inversa. Sarà accertato invece che per compiere tale operazione sono sufficienti meno di cinque minuti.

Osserva di aver ricevuto l'ordine di ripristino della situazione reale verso le ore 19.25, ossia 25 minuti dopo l'avvio della "Synadex". Sarà accertato invece che la Synadex, almeno da quanto risulta dal nastro 100 parte alle 19.14. Sull'effettivo svolgimento della "Synadex" vale quanto già rilevato. Precisa che la sostituzione dei nastri e i relativi orari erano stati annotati nell'apposito registro delle consegne. Sarà accertato, invece, che gli orari riportati sul registro risultano sì registrati ma sono difformi da quelli impressi nei nastri di registrazione (v. esame Tozio Sossio, PM 17.11.80).

Sentito nuovamente a distanza di sei anni, conferma nei punti essenziali le precedenti dichiarazioni, aggiungendo che tutte le informazioni registrate dal Nadge su nastro magnetico vengono riportate sul tabulato relativo alle registrazioni. Indica come presenti in sala operativa la sera del 27 giugno 80, il sergente maggiore Toscano, il tenente Cosentino, il sergente maggiore Maggiolino e il maresciallo Loi. Verrà accertata la presenza solo di quest'ultimo.

Aggiunge altre falsità a quelle già dette nell'esame dell'80. Afferma infatti che quella sera per la "Synadex" predispose, per la registrazione della simulazione, un nastro vergine "così come facevo sempre perché previsto dalla procedura". Verrà accertato che il cambio del nastro fu effettuato soltanto la sera del 27 giugno 80, perchè la prassi era quella di continuare a registrare sul nastro già inserito nell'MTU. (v. esame Tozio Sossio, GI 15.10.86).

Da rilevare che verrà sequestrata presso il sito di Marsala - come si è già detto - una relazione redatta da Tozio, in cui sono riportate sia le domande che l'Ufficio gli aveva rivolto che le risposte da lui fornite. Il documento sembra rappresentare per colui che l'ha scritto ma soprattutto per coloro ai quali probabilmente doveva essere sottoposto in visione, quasi una normativa di comportamento qualora gli altri militari presenti in sala fossero stati chiamati a testimoniare.

Interrogato dal PM di Marsala per la vicenda di "Telefono Giallo" tiene subito a precisare - prendendo così le distanze dagli altri militari presenti in Sala - che egli si trovava in sala computers e che tale attività non prevedeva l'utilizzo di militari di leva (v. esame Tozio Sossio, PM Marsala 12.05.88).

A distanza di due settimane in un successivo esame sempre al PM di Marsala dichiara di non aver assistito alla trasmissione "Telefono giallo", escludendo di avere appreso i fatti raccontati dall'anonimo telefonista (v. esame Tozio Sossio, PM Marsala 30.05.88).

Divenuto imputato conferma le poche dichiarazioni già rese, asserendo che "nella immediatezza del fatto - senza meglio indicare le circostanze - ricevette l'ordine - senza indicare da chi - di tornare immediatamente sul traffico reale". Aggiunge di essersi accorto di una certa animazione in sala operativa. Osserva, infine, con molta cautela, di avere appreso solo successivamente che "forse era caduto un aereo" (v. interrogatorio Tozio Sossio, GI 25.09.89).

Posto a confronto con Carico, dall'atto non emergono contributi di rilievo. Afferma di aver ricevuto l'ordine di dare inizio alla Synadex e la successiva sospensione dal capitano Ballini. Si dice non in grado di indicare l'esatto orario dello Start e dello Stop Synadex, ma che comunque gli orari erano registrati nel nastro. Carico invece afferma di non aver mai raggiunto la postazione UPA 35 così come avrebbe dovuto in caso di esercitazione (v. confronto Tozio/Carico, GI 06.10.89).

Interrogato a distanza di tempo nel sopralluogo al CRAM di Marsala ribadiva le dichiarazioni rese senza nulla aggiungere (v. verbale GI 11.10.95).

Nuovamente interrogato il giorno successivo dopo aver precisato che dalla sala computers era in contatto telefonico con la console del TPO e dell'MC illustra le operazioni che vengono espletate per l'inserimento del programma operativo e per i cambi dei nastri di registrazione. Osserva che le apparecchiature erano obsolete e che spesso il sistema si bloccava. A contestazione del fatto che ventisei minuti sono troppi per ritornare alla registrazione reale dal nastro 100 al nastro 99 afferma: "evidentemente c'era

qualche cosa che non funzionava”, senza però chiarire cosa non avesse funzionato. Ad ulteriore contestazione delle annotazioni apposte sul registro del MIO in cui il cambio del nastro viene registrato in un successivo momento con un nota di richiamo, afferma, senza tema di smentite, “evidentemente stavo facendo delle operazioni che non mi hanno dato la possibilità di scrivere”.

In relazione alla possibilità che quella sera stessa possa essere stata fatta la riduzione dati afferma, paradossalmente, “non le facevo - egli che era proprio il tecnico specializzato - però mandavo a chiamare qualcuno che era più esperto e le faceva lui, perché io non le sapevo fare”.

Plateale la falsità delle sue dichiarazioni. Appare, infatti, poco credibile che in una sala radar della importanza e delicatezza di quella del sito di Marsala, presti servizio un operatore MIO incapace di effettuare una riduzione dati. Sul punto, il capitano Ballini - riferendosi proprio alle affermazioni di Tozio - osserva che non si può essere impiegati in sala operativa se non si è innanzitutto autorizzati, aver superato un corso di specializzazione ed aver, infine, fatto pratica (v. confronto Ballini/Vitaggio, GI 02.02.96).

Nonostante la contestazione delle dichiarazioni di Del Zoppo che afferma di essere giunto in sala operativa all'incirca verso le ventidue e di aver trovato una Track History, Tozio continua a mentire dichiarando di non ricordare né la presenza di Del Zoppo, né tantomeno di aver effettuato una riduzione dati. Operazione ribadisce, che non era in grado di fare. Si dichiarava peraltro sicuro di non aver visto nessun tabulato (v. interrogatorio Tozio Sossio, GI 12.10.95).

Interrogato nuovamente persiste nella sua reticente condotta. A contestazione della procedura di riposizionamento sul nastro 99 che poteva essere eseguita soltanto sulla base di una riduzione dati, risponde che il metodo gli era sconosciuto, confermando di non saper fare una riduzione dati. Precisa inoltre che se quella sera avesse chiamato qualcuno per fare la riduzione dati, la circostanza gli sarebbe rimasta impressa nella memoria.

Posto a confronto con il teste Del Zoppo e l'imputato Massaro, l'atto non perviene a miglior sorte. Tozio ribadisce le sue dichiarazioni: non ha fatto alcuna riduzione dati, non sa chi può averla fatta, non ha visto alcuna riduzione dati. Del Zoppo, invece, conferma di ricordare la presenza di Tozio in sala, e di aver sempre pensato che la riduzione dati fosse stata fatta da Tozio (v. confronto Tozio/Del Zoppo/Massaro, GI 10.05.97).

In conclusione, il contributo fornito dall'imputato ai fini della ricostruzione degli eventi in quel sito è stato, fin dal suo primo esame al PM di Marsala nel 1980, assolutamente nullo, anzi è stato di ostacolo a qualsiasi

accertamento. Tozio ha mentito sempre e sulle circostanze più importanti. Non ha saputo o voluto dire nulla sulle reali operazioni di cambio nastri. Non ha saputo o voluto dire nulla sull'inizio o meno dell'esercitazione. Non ha saputo o voluto dire nulla sul fatto che solo il 27 giugno 80 é stato sostituito il nastro reale con un nastro "vergine". Non ha saputo o voluto dire nulla sulla presenza di Del Zoppo in sala operativa. Infine non ha saputo o voluto dire nulla sulla riduzione dati effettuata la sera stessa del disastro.

Questa la situazione probatoria a suo carico, ma per i motivi indicati nella parte in diritto nei suoi confronti si deve dichiarare non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

16. Vitaggio Giuseppe.

Vitaggio, assistente dell'IC ovvero assistente al guida-caccia, stessa qualifica di Abate, fornisce dichiarazioni non veritiere sin dal suo primo esame testimoniale al PM di Marsala per le vicende della trasmissione "Telefono Giallo". Dopo aver preso le distanze dai controlli del traffico civile, osservando che "nulla sono in grado di riferire riguardo alle tracce che riproducevano la rotta del DC9, in quanto la console in uso alla sezione armi, cui sono addetti i guida-caccia e il capo controllore vengono attivate unicamente per il traffico militare di intercettazioni", tenta di far credere che al momento in cui la sala operativa apprese da Roma-Ciampino della scomparsa dell'aereo, egli fosse al bar e che vi ritornò solo su sollecitazione di Abate (v. esame Vitaggio Giuseppe, PM Marsala 30.05.88).

Si accerterà invece - dalle conversazioni telefoniche - che l'imputato é stato presente in sala fin dalle 19.00, e che proprio lui riceve la telefonata da Roma-Ciampino alle ore 19.14.

Con l'esercizio dell'azione penale nei suoi confronti, non modifica il suo atteggiamento. Continua a fornire dichiarazioni mendaci. Ribadisce le dichiarazioni rese al PM di Marsala, confermando di essere stato chiamato, mentre si trovava al bar, da Abate. Ricorda di aver avuto contatti telefonici concernenti la scomparsa del velivolo, con Palermo, Roma e Martina Franca. Precisa di essere stato a conoscenza che quella sera doveva effettuarsi l'esercitazione "Synadex", ma non sa dire se la stessa sia stata effettivamente avviata e poi interrotta. Aggiunge che Muti e Abate operavano in reale (v. interrogatorio Vitaggio Giuseppe, GI 26.09.89).

Verrà accertato, invece, che Vitaggio era ben a conoscenza delle circostanze relative alla Synadex. Infatti, dalle conversazioni telefoniche risulta che é stato proprio lui alle ore 19.26 a chiamare il sito di Siracusa, riferendo che lo stop Synadex era stato “ai 13”. Dalle telefonate emerge con chiarezza anche il suo ruolo, che non é proprio quello che ha tentato di far credere sin dal suo primo esame a Marsala. Egli é il militare che riceve alle 19.14 la telefonata da Roma Ciampino, con la quale venivano richieste notizie sul traffico che, in quel momento, stava su Palermo. Pertanto alle 19.14 Vitaggio é alla console e fornisce informazioni sul traffico.

Interrogato a distanza di tempo nel corso del sopralluogo al Centro Radar di Marsala tiene subito a precisare che quella sera era in servizio con l'incarico di assistente al capo controllore, Ballini, osservando: “facevo tutto quello che mi diceva Ballini”. Con questa affermazione palesemente appare che egli tende a scaricare sull'ufficiale ogni eventuale responsabilità. Precisa inoltre di non aver partecipato alla Synadex, in quanto egli era assistente del capo controllore (v. verbale 11.10.95).

Interrogato due giorni dopo egli mente su quasi tutte le circostanze contestate. Dichiarò di non riconoscere la propria voce dalle telefonate registrate. A contestazione della singolarità che le azioni a console del TPO sulla traccia del DC9 non abbiano allarmato la sala operativa, dichiarò che compito esclusivo dei militari presenti in sala era quello di seguire il traffico militare e controllare i velivoli in penetrazione non identificati, quasi a voler dire, con ciò, che se anche si fossero accorti di qualcosa di anormale nel volo di un aereo civile, ciò non sarebbe rientrato nei loro compiti. A contestazione della parte civile delle dichiarazioni di Carico e delle successive ammissioni di Sardu, giungeva persino ad accusare di falso i suoi colleghi. Costoro, falsamente asseriva, non potevano “hoockare” su un velivolo civile se non avevano una richiesta in tal senso da parte dell'esterno. E' invece dimostrato il contrario: tutte le attività a console del TPO e dell'IO sulla traccia del DC9 non risultano essere state richieste da alcuno dall'esterno.

Nessuna spiegazione credibile fornisce sul fatto che alle 19.24 comunica a Siracusa lo stop Synadex riferito “ai 13” (v. interrogatorio Vitaggio Giuseppe, GI 13.10.95). Nessun contributo fornisce sulle azioni che risultano operate dopo le ore 19.48 dalla console dell'IC Muti. Anzi giustifica le stesse sulla linea dello stesso Muti: l'IC si stava addestrando (v. interrogatorio Vitaggio Giuseppe, GI 01.02.96).

Posto a confronto con l'MC Ballini, nulla aggiunge di utile all'inchiesta. Come gli altri imputati e lo stesso Ballini, non ricorda la

presenza di Del Zoppo, anche se non la esclude (v. confronto Vitaggio/Ballini, GI 02.02.96).

In conclusione le dichiarazioni di Vitaggio, come quelle della maggior parte degli altri imputati di Marsala, sono rimaste nel tempo sempre reticenti e non hanno fornito alcun contributo alla ricostruzione dei fatti accaduti la sera del 27 giugno 80 all'interno della sala operativa di quel sito radar.

Ma al riguardo delle imputazioni di questo Vitaggio valgono le considerazioni specificate nella motivazione della parte in diritto e pertanto si deve dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo M, in esso assorbito quello di cui al capo N, e perchè il fatto non sussiste in ordine al delitto di cui al capo O.

* * * * *

Capitolo IV
Le posizioni degli imputati in servizio presso il 22° CRAM di Licola.

1. Abbate Gerardo.

Abbate Gerardo era capo controllore della Difesa Aerea presso la sala operativa di Licola; il suo compito era di coordinamento della attività di sala ed in particolare di controllo del “Display-board”, schermo sul quale, come s’è detto, gli addetti al tracciamento in una sala radar a sistema fonetico-manuale segnano con speciali gessi le tracce avvistate sugli schermi radar da altri operatori.

La figura del capo controllore della sala operativa di Licola avrebbe dovuto essere il punto cardine per l’accertamento della verità. Infatti fu quella sala operativa a trasmettere i plottaggi delle tracce avvistate lungo l’aerovia Ambra 13, dal momento dell’ultimo contatto radio del DC9 e successivamente fino alle ore 01.30Z, al comando superiore e cioè la sala operativa del SOC di Martina Franca. Ma la vicenda della identificazione dell’ufficiale capo controllore è stata molto travagliata. A risposta della prima richiesta di quest’Ufficio, nell’ottobre 86, veniva comunicato senza alcun dubbio, il 9 novembre 86, che il capo controllore la sera del 27 giugno 80 era stato il capitano Piergallini Pierluigi, deceduto l’8 dicembre 85. A distanza di due anni nell’agosto 88, come già detto, il comandante del CRAM, il tenente colonnello Orabona, modificava la sua tesi su quanto aveva sostenuto nel 1986 sul personale in turno con la funzione di capo controllore nella sala operativa. Asseriva infatti che tale compito poteva essere stato svolto o dal capitano Piergallini o dal capitano Abbate. V’è da dire in proposito che non sono mai stati rinvenuti né gli ordini di servizio del personale in turno la sera dell’incidente né i nastri TBT e i registri di sala di quel CRAM, per cui la ricostruzione dell’organigramma del personale in servizio in sala, la sera dell’incidente, poteva derivare solo dalla memoria dei presenti o di altri. Proprio in quel periodo, nel luglio 88, a Martina Franca erano stati ritrovati cinque nastri TBT relativi alla sera dell’incidente, che furono immediatamente ascoltati e trascritti dalle 18.00Z alle 20.00Z dal personale di Martina Franca. Quest’Ufficio verrà in possesso però di questo materiale solo nel novembre 90, a differenza dello Stato Maggiore che riceve immantinentemente tutta la documentazione cartacea e qualche mese dopo, nell’aprile 89, anche i nastri. In uno di questi nastri v’era la registrazione del collegamento tra la sala operativa del SOC e la postazione del capo

controllore di Licola, successivamente identificato come nastro D - canale 14.

Nel marzo 89 lo Stato Maggiore per soddisfare una richiesta della Commissione Pratis che aveva deciso l'audizione del capo controllore di Licola, incarica la 3^a Regione Aerea di svolgere accertamenti per l'identificazione certa del capo controllore. Il Comando Regione, che era in possesso delle trascrizioni dei nastri TBT ricevute nel luglio 88 dal ROC di Martina Franca, verificava che nella conversazione delle ore 18.15Z l'operatore di Licola, successivamente identificato per il sergente De Masi, comunicava all'operatore di Martina Franca, successivamente identificato per il maresciallo Attanasi, che il capo controllore di quella sera era il capitano Abbate. Ma non poche sono state le difficoltà incontrate dalla 3^a Regione Aerea di Bari per indurre il capitano Abbate ad ammettere che era lui in servizio quella sera e non il Piergallini. E' vero anche che l'Aeronautica questa vicenda l'ha tenuta ben nascosta. Infatti solo tra il novembre 95 e l'aprile 96, nel corso di un sequestro con la costante presenza della polizia giudiziaria, quest'Ufficio è venuto a conoscenza della presenza di un nastro registrato dal Comando Regione di Bari in cui si interpellava, telefonicamente, Abbate presso la sua sede di servizio di Bagnoli. Il colonnello Giannandrea del Comando Regione, nella conversazione telefonica registrata il 4 aprile 89, chiedeva ad Abbate se fosse in servizio la sera del 27 giugno e quest'ultimo dopo alcuni tentennamenti riferiva di essere stato in servizio in quanto il ricordo era stato a lui sollecitato dall'altro personale in turno, cioè Di Micco, Acampora, Sarnataro, Albinì e Rocco. E' stato altresì accertato che se la risposta di Abbate fosse stata negativa, il Comando Regione avrebbe convocato il capo controllore di Martina Franca, maggiore Patroni Griffi, per sottoporre a confronto i due ufficiali. Quest'ultimo atto non fu compiuto per la risposta positiva di Abbate.

L'accertamento sulla sua presenza in sala operativa durante la notte del 27.06.80 ha costituito oggetto di approfondite indagini; i dubbi sulla sua effettiva presenza scaturiscono da una serie di circostanze, tra cui si annoverano le sue difficoltà nel ricordare le fasi salienti di quella sera, nonostante che dal tenore delle conversazioni telefoniche intercorse tra gli operatori del sito di Licola e quelli di Martina Franca e Marsala, appaia uno stato di effettivo allarme e di concitazione generale.

Non si riconosce in nessuna delle conversazioni telefoniche ascoltate; non riconosce come propria la grafia riportata, alla data del 27.06.80, sul registro di protocollo concernente l'invio del plottaggio dell'AG266 al 3° ROC di Martina Franca. Tale plottaggio viene confermato dall'Abbate

anche in relazione al contenuto della telefonata delle 19.42Z - canale 14 - nella quale l'interlocutore di Licola avverte "lo stiamo plottando...". Non ricorda del plottaggio di un'altra traccia, la Lima Kilo 477, che a sua volta venne inviata via telescrivente a Martina Franca. Plottaggio che emerge dalla telefonata delle ore 20.11Z, in cui il maresciallo Di Micco avverte il capitano Patroni Griffi che "...grosso modo in quella zona c'erano due traffici. Noi vi manderemo per telescrivente le battute di tutti e due i traffici...".

Abbate, nel prendere atto che nessuna delle tracce riportate nel messaggio inviato da Martina Franca allo SMA/COP ed al COSMA di Monte Cavo corrisponde a quelle emerse nel corso delle conversazioni telefoniche intrattenute dagli operatori di Licola con altri siti, non riesce a fornire alcuna spiegazione plausibile in merito. Non ricorda della telefonata pervenuta da parte di un "colonnello dello Stato Maggiore", né di essere stato informato al riguardo. Non risulta aver interloquito quale capo controllore con gli omologhi delle sale operative di Marsala e Martina Franca; mentre ne appare interlocutore, in queste comunicazioni, il maresciallo Di Micco, il quale anche a seguito di più domande non ha ricordato se il capitano Abbate fosse presente quella sera in sala operativa. (v. interrogatorio Di Micco Antonio, GI 20.12.95).

D'altra parte come non ricordare il comportamento che assume davanti a questo GI nel corso del primo esame testimoniale del giugno 89, quando alla contestazione della sua mancata presentazione, anche spontanea, davanti all'AG, Abbate risponde che a fornire le notizie sul DC9 doveva essere il Capo Ufficio Operazioni di Licola, cioè il capitano De Angelis. Una risposta provocatoria e senza alcuna logica se si tien conto che in sala operativa il responsabile delle operazioni e delle presenze era devoluta proprio a lui Abbate e non al De Angelis, il quale peraltro il giorno dell'incidente si trovava in licenza.

Di più Gambardella ha ricordato di aver iniziato il servizio "Bravo" alle ore 02.00, unitamente a Calvanese, Genovese, Papa e De Masi e di aver notato nella cabina del capo controllore il maresciallo Di Micco. Tale circostanza è stata precisata anche da Genovese. Così come Papa ha dichiarato che alle ore 02.00 del 28.06.80 aveva notato l'assenza del capo-controllore.

Infatti nonostante la sua presenza in turno emerga dalla conversazione telefonica delle ore 18.15Z (nastro D-canale 14-Martina Franca), essa è stata dapprima messa in dubbio dallo stesso ufficiale, poi dal tenente colonnello Orabona - già comandante del 22° CRAM - che nel 1988 in risposta ad un provvedimento di acquisizione degli ordini di servizio del

27.06.80, scrive: “per quanto riguarda il capo controllore, si identifica presumibilmente in uno dei sottotati ufficiali: tenente colonnello Abbate Gerardo; capitano Piergallini P. Luigi – deceduto”. (v. nota allegata ad acquisizione del 18.08.88).

Dalla risposta del comandante Orabona emergono i primi dubbi sulla reale presenza del capitano Abbate; dagli accertamenti esperiti dal CRAM emerge che “presumibilmente” uno dei due ufficiali indicati si trovasse in servizio. Ciò denota una incertezza che affonda le sue radici nella mancanza di qualsiasi ricordo, da parte dell’Abbate, dei fatti accaduti la notte del 27.06.80 presso il sito radar; circostanza che il comandante Orabona commentava riferendo che il medesimo gli aveva dichiarato di non ricordare la sua presenza in sala quella sera e gli aveva indicato invece il capitano Piergallini (v. esame Orabona Modestino, GI 18.01.96). In effetti Abbate dichiarava che quella sera non si presentò alcun motivo di allarme; nel caso fossero comparse tracce che per velocità o per altezza avessero potuto suscitare sospetti, senza dubbio ne sarebbe stata ordinata l’intercettazione per il riconoscimento (v. esame Abbate Gerardo, GI 03.06.89).

Abbate nei successivi interrogatori non ha fornito particolari di quel turno in sala operativa; le sue dichiarazioni riguardano prevalentemente la posizione occupata e le competenze previste per il suo ruolo, ma nulla egli rammenta sulle attività specifiche che vennero svolte durante la notte del 27.06.80, facendo così emergere notevoli perplessità in ordine alla sua presenza in sala. Quando nell’ascolto delle conversazioni telefoniche gli viene fatto notare che la sua voce non appare e che egli non risponde al telefono neppure dietro esplicita richiesta del capo controllore del 3° SOC capitano Patroni Griffi (nella telefonata delle 20.07Z-canale 14-nastro D-Martina Franca), dichiara che abitualmente delegava Di Micco, “il suo alter ego”, a parlare di traffico aereo con il SOC e con altri enti, mentre egli sedeva al posto del Di Micco (v. interrogatorio Abbate Gerardo, GI 21.12.95). Gli viene quindi fatto notare che la composizione del turno “Bravo”, del 27.06.80, così come comunicata all’AG è incompleta, essendo stati omessi i nominativi di alcuni operatori. In proposito da un lato dichiara di non essere stato interpellato al momento della ricostruzione del turno, dall’altro sostiene di non aver fatto menzione della possibile presenza in sala operativa di altri operatori nei precedenti interrogatori considerandoli irrilevanti, dal momento che costoro avevano collaborato per un tempo ininfluenza. (v. interrogatorio Abbate Gerardo, GI 21.12.95).

Dall’analisi di queste dichiarazioni, si rileva che Abbate ha sempre cercato di evitare le domande relative alla sua presenza in sala operativa, fornendo risposte generiche ed evasive, e cadendo in molteplici

contraddizioni, così da far ritenere che non sia mai stato presente durante tutto il turno in sala. In effetti, le risposte fornite da Abbate nel corso dei vari interrogatori non sono assolutamente credibili, anzi appaiono esser state predisposte “a tavolino”. Abbate si preoccupa soltanto che non sia smascherata la sua assenza dalla sala operativa la sera dell’incidente. I suoi complici nel sostegno di questa tesi sono i marescialli Di Micco e Acampora, che asseriscono che egli fosse presente in sala, ma non hanno mai fornito valide e plausibili spiegazioni al fatto che il responsabile della sala, pur richiesto dai superiori gerarchici nei momenti più concitati della sera del 27 giugno 80, non avesse mai risposto al telefono ed invece fossero proprio loro a sostituirlo.

In definitiva si può affermare che Abbate è stato costretto a mentire, perché egli è stato sempre ben consapevole che la sera del 27 giugno 80 pur essendo il capo controllore della sala operativa, di fatto aveva abbandonato il suo posto di servizio. Appare altresì evidente come Abbate, nel 1989, sull’evidenza della conversazione telefonica registrata a Martina Franca alle ore 18.15Z non può più dire il contrario né continuare, con la complicità del comandante del sito, Orabona, ad affermare che quella sera in servizio vi fosse il defunto Piergallini, anche perché il CRAM non aveva rinvenuto ordini di servizio, registri di sala o altri documenti del 27 giugno 80. Abbate, quindi, se si fosse scoperta la sua assenza, sarebbe andato incontro a sanzioni previste dal codice penale militare di pace, e a sanzioni disciplinari che avrebbero avuto ripercussioni anche sulla sua carriera di ufficiale superiore dell’Aeronautica, per cui ha ammesso di essere stato in servizio costruendo le sue dichiarazioni dopo aver attinto le notizie dagli altri imputati e mai ovviamente da un suo ricordo diretto di quanto quella sera verificatosi in sala operativa.

Dall’analisi degli atti, delle conversazioni telefoniche, degli esami testimoniali e degli interrogatori emergono rilevanti elementi a carico dell’imputato, ma per i motivi esposti nella parte in diritto nei suoi confronti deve dichiararsi non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo P, in esso assorbito quello di cui al capo Q, e per non aver commesso il fatto in ordine al delitto di cui al capo R.

2. Acampora Tommaso.

Il maresciallo Acampora Tommaso la sera del 27.06.80 si trovava in servizio presso la sala operativa del 22° CRAM di Licola con la funzione di assistente al Master Controller; non aveva funzioni operative, ma coadiuvava il capo controllore che in quel turno doveva essere il capitano Abbate Gerardo. Per il ruolo ricoperto in sala Acampora avrebbe dovuto fungere da raccordo tra il capo controllore e gli Enti che entravano in contatto telefonico con il 22° CRAM, ma la “assenza” dell’Abbate lo elevava, insieme al Di Micco, ad interlocutore esclusivo in quasi tutte le comunicazioni.

Numerose sono le conversazioni telefoniche che lo vedono protagonista, conversazioni importanti nelle quali verranno comunicati dati del traffico aereo, con particolare riferimento a quelli generati da quel sito radar, intorno ai quali ruoterà l’inchiesta e sui quali permangono tuttora interrogativi e perplessità. Ma nonostante abbia gestito attività poste in essere dal sito e sia stato referente per altri siti, l’imputato non ha fornito elementi utili all’inchiesta.

Al medesimo sono stati esibiti i registri di protocollo sequestrati presso l’Ufficio Operazioni di Licola, relativamente al 27.06.80; gli è stato chiesto di fornire spiegazioni su alcune scritturazioni probabilmente in parte abrasi e se riconoscesse come propria la grafia riportata sui registri. Anche a queste domande ed alle conseguenti contestazioni non ha saputo fornire una risposta plausibile, né ha riconosciuto come propria la grafia riportata sulle pagine dei citati registri.

Acampora, edotto delle discordanze esistenti tra le tracce inviate con i plottaggi dell’11.07.80, il telex trasmesso durante la notte al SOC (che non è stato rinvenuto ma del quale si rileva l’esistenza dell’esame del telex inviato il giorno successivo dal SOC al COP e COSMA) e le tracce comunicate durante le conversazioni telefoniche, non riesce a dare, ancora una volta, alcuna spiegazione limitandosi a dire: “...come plottaggio più o meno ci troviamo. Con gli orari no...” (v. interrogatorio Acampora Tommaso, GI 21.12.95).

Relativamente alla differenza di orari e all’inesistenza della traccia LK477 nei tabulati del sito radar di Potenza Picena che avrebbe originato quella traccia, che, come è noto, è riportata soltanto dal 22° CRAM di Licola, Acampora ipotizza un errore del trascrittore nel riportare il Track Number (v. interrogatorio Acampora Tommaso, GI 26.09.96). Preso atto che la traccia LK477 non esiste in alcuno dei tabulati di Poggio Ballone, Potenza Picena e Marsala e che dal DA1 di Licola non risultano tracce che si correlano con il DC9, l’imputato osserva che il DC9 fu visto e inizializzato, ma non sa cosa sia stato scritto sul DA1 e che cosa sia stato

inviato all'Autorità Giudiziaria, in quanto il trascrittore era un aviere. Specifica soltanto che il controllore e il suo assistente non controllano quanto viene trascritto sul DA1, ma solo quello che appare sulla tabella (v. interrogatorio Acampora Tommaso, GI 10.02.97).

Non appare credibile che un sottufficiale esperto quale Acampora non riesca a fornire un contributo alle numerose contestazioni, attestandosi dietro una serie di non ricordo e non so. Appare chiaro che egli tenti, com'è successo più volte, di scaricare sugli avieri di leva ogni responsabilità senza neppure minimamente considerare che tra i suoi compiti vi era anche quello di accertare la conformità delle trascrizioni.

Si ravvisa quindi, dall'analisi degli elementi esposti, un comportamento palesemente reticente posto in essere al fine di allontanare dal proprio ruolo quegli ineludibili interrogativi cui l'Ufficio lo ha sottoposto. La reticenza del sottufficiale appare tanto più grave se rapportata alla rilevanza dell'interrogativo concernente l'anomalia delle operazioni di individuazione e tracciamento della LK477 effettuata dal radar di Licola

Ma per i motivi indicati nella parte in diritto nei suoi confronti si deve dichiarare non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo P, in esso assorbito quello di cui al capo Q, e per non aver commesso il fatto in ordine al delitto di cui al capo R.

3. Albini Lucio.

Il maresciallo Albini Lucio ha una sua specifica collocazione nell'ambito degli imputati del sito radar di Licola; la sua presenza in sala operativa infatti emerge, oltre che dal turno di servizio, dalle dichiarazioni dello stesso imputato. Controllore di sala operativa aveva, nel turno del 27.06.80, funzioni di identificatore cioè egli era l'operatore che non vedeva materialmente sugli schermi radar la traccia di un velivolo, ma che sulla base dei piani di volo pervenuti alla sala "correlava" la traccia comunicata dall'operatore addetto al PPI, il lettore, al velivolo che corrispondeva ai dati delle strips. (v. interrogatorio Albini Lucio, GI 18.12.95).

Nelle operazioni compiute durante la notte egli ha dichiarato di aver identificato la traccia del DC9 Itavia attraverso un controllo del piano di volo che era giunto presso il sito, ma poi non ha fornito alcun chiarimento in ordine alle identificazioni di traffici aerei di quella notte. Nonostante tutte le contestazioni e le evidenze, non offre alcun elemento utile o comunque significativo al fine di consentire di far luce sulle operazioni svoltesi in sala

operativa quella sera, comprese quelle poste in essere da lui stesso. Si chiudeva infatti dietro una serie di non ricordo, cui fa unica eccezione l'ammissione di ricordare quanto detto per telefono sull'AG266 e cioè che quella traccia potesse essere il DC9. (v. interrogatorio Albin Lucio, GI 18.12.95).

Considerati la riluttanza dell'imputato a ricostruire i fatti ed il suo vuoto mnemonico, quest'ultima affermazione di associazione dell'AG266 al DC9 appare singolare e desta non poche perplessità. Alla richiesta di fornire spiegazioni sulla traccia del DC9 afferma che essa scomparve dallo schermo, così come avviene nella normalità dei casi allorché il velivolo esce dalla portata radar. Egli infatti non ebbe alcun sospetto, perché la scomparsa non avvenne in un punto di copertura radar. Solo dopo questo evento, il sito venne avvertito dal 3° Centro Operativo di Settore (SOC) che vi erano problemi per la traccia del DC9; ma poiché la telefonata non era stata da lui ricevuta nè conosciuta, non ha saputo, anche in questa circostanza, fornire spiegazioni plausibili.(v. esame Albin Lucio, GI 14.11.86).

Albin ha precisato di non conoscere attraverso quali modalità il SOC fosse venuto a conoscenza della scomparsa del DC9, precisando che in concomitanza con l'attraversamento da parte del DC9 della zona visualizzata sul radar, non comparve alcuna traccia non identificata e non fu attuata alcuna procedura di identificazione di velivoli sconosciuti (v. esame Albin Lucio, GI 14.11.86).

Relativamente alla annotazione della traccia sul registro/brogliaccio DA1, ha affermato che essa iniziava nel momento in cui in cuffia veniva segnalata una traccia dall'operatore allo schermo radar. Successivamente questa traccia veniva seguita e i dati relativi riportati sul registro, con l'identificazione del velivolo, quota, velocità e tipo in caso di aerei civili e di quelli militari il cui piano di volo era noto (v. esame Albin Lucio, GI 14.11.86).

Per quanto concerne la compilazione del registro DA1, Albin ha riferito che nei periodi di intenso traffico oltre a raddoppiare il numero di avieri addetti al PPI veniva aggiunto anche un secondo registro. In merito alle modalità di identificazione della traccia AG266 di cui si parla nella conversazione delle ore 19.47Z-bobina II Marsala-canale 13 -tra Marsala e Licola, traccia che dal tenore della telefonata sembra essere associata al DC9 Itavia, Albin non rammenta come fosse stata identificata tale traccia; successivamente ricorda di averlo fatto sulla base del piano di volo, ma non ha cognizione del punto esatto dell'avvistamento; può solo presumere che si trattasse dell'aerovia Ambra 14 (v. interrogatorio Albin Lucio, GI 18.12.95).

Relativamente alla rotta del DC9 asseriva che il velivolo passava per Ponza e poi prendeva l'Ambra 13, scendendo giù in allontanamento. Dal momento che i velivoli identificati "amici" non venivano seguiti sino al termine della portata, osserva che la traccia del DC9 venne "lasciata", non essendo una traccia di interesse ed anche perchè essa sarebbe stata "acquisita" dal radar di Marsala (v. interrogatorio Albini Lucio, GI 18.12.95).

La correlazione effettuata dalla sala operativa durante la notte, tra la traccia AG266 e il DC9 Itavia, non viene rammentata dall'Albini, nonostante egli stesso abbia un preciso ricordo sia dell'identificazione del DC9 che della sua correlazione ad una traccia in discesa attraverso un controllo del piano di volo. Successivamente, in riferimento a quanto emerge dalla già citata telefonata delle ore 19.47Z, Albini asserisce "...e allora sicuramente era lei, però io non mi ricordo che l'abbiamo identificata con questo numero progressivo...". (v. interrogatorio Albini Lucio, GI 18.12.95).

A contestazione delle differenze esistenti tra i dati comunicati durante la notte per telefono a Martina Franca e quelli trasmessi l'11.07.80 a vari Enti, in particolare che tra i plottaggi trasmessi non era presente quello del DC9 Itavia che pure risulta dalle conversazioni telefoniche, l'imputato riferiva: "...Non è stata una mancanza mia perché io ... non mi hanno chiesto niente, non sono andati a vedere ...hanno preso i dati li hanno portati in ufficio, poi li avranno battuti a macchina e saranno sfuggiti ... se l'aviere ... dico l'aviere che compilava il brogliaccio, non ha scritto il DC9, cioè non li ho estrapolati io, cioè non era mia mansione ... estrapolare questi dati... . A me non hanno chiesto niente ...la mattina alle 8 siamo smontati ed è rimasto tutto all'ufficio operazioni ...". (v. interrogatorio Albini Lucio, GI 18.12.95).

Ammette le singolarità che emergono dal plottaggio dell'11.07.80 inviato da Licola a vari Enti, ma dichiara, a proposito del suo mancato intervento nella copiatura dei plottaggi dal DA1, all'origine secondo Albini di tante inesattezze, "... non mi hanno chiamato ... perché non c'era, secondo me, nessuna anomalia..." (v. interrogatorio Albini Lucio, GI 18.12.95).

Vengono rilevate ulteriori discrepanze tra i plottaggi che Licola ha inviato durante la notte del 27 al 3° SOC, dai quali emerge che la traccia con Nato Track Number AG266, data su Ponza, secondo quanto emerge dalle conversazioni telefoniche, alle ore 18.50, viene invece riportata su Ponza alle ore 19.04 e che nello stesso plottaggio la traccia del DC9 Itavia viene associata non alla AG266 ma alla LK477. L'imputato non rammenta nulla sia della divergenza di orari che della discussione che la notte del 27.06.80

ha interessato i siti di Martina Franca e Licola sulla traccia LK477 e la sua reale esistenza.

Il quadro che emerge dalle risultanze testimoniali e documentali specificatamente radaristiche pone in risalto la falsità e l'approssimazione delle dichiarazioni rese dall'imputato in ordine alle effettive operazioni di identificazione svolte la sera del 27.06.80. Infatti il maresciallo Albin, quale identificatore, aveva il delicato compito, soprattutto nella situazione cruciale determinatasi quella sera, di correlare le tracce ai velivoli; ma proprio di questa sua determinante funzione e delle operazioni svolte non fornisce che vaghe informazioni, precludendo all'inchiesta la possibilità di fare chiarezza sulla ricostruzione degli avvistamenti registrati dal radar di Licola.

Valgono però, al riguardo della sua posizione processuale i motivi specificati su queste imputazioni nella parte in diritto, cioè anche nei confronti di questo imputato si deve dichiarare non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo P, in esso assorbito quello di cui al capo Q, e per non aver commesso il fatto in ordine al delitto di cui al capo R.

4. De Crescenzo Mario.

Il tenente colonnello De Crescenzo Mario assume il comando del 22° CRAM di Licola nel 1982, succedendo al tenente colonnello Mandes Aurelio. Viene imputato nel 1989 per la distruzione della minuta dello stralcio dei tracciati radar e del modello DA1, evento realizzatosi, secondo quanto emerge dal registro di protocollo in uso all'Ufficio Comando del 22° CRAM, in data 13.09.84, nel periodo cioè in cui egli era Comandante del sito radar di Licola. La distruzione della documentazione viene però dal De Crescenzo anticipata a data precedente al 28.10.82, giorno in cui subentrò nel comando del 22° CRAM; infatti a suo dire all'atto del passaggio delle consegne non ricevette alcuna specifica disposizione dal suo predecessore in merito a tale documento, e ne dedusse quindi che fosse già stato distrutto.

Sulla modalità di distruzione del modello DA1 dichiara che essa veniva compiuta senza alcun preventivo assenso del comandante, precisando altresì che durante il periodo del suo comando non ricevette alcuna richiesta della Magistratura in merito all'incidente occorso al DC9 Itavia (v. Commissione Pisano 14.04.1989). Riferisce inoltre che non gli venne mai comunicato che detto materiale era stato sottoposto a sequestro; osserva infine che in sua presenza non è mai avvenuta la soppressione o distruzione

di quella documentazione (memoria difensiva De Crescenzo Mario, 18.09.89).

In interrogatorio ribadisce di non esser mai stato al corrente di provvedimenti dell'Autorità Giudiziaria relativi alla conservazione dei registri; né del fatto che questa documentazione non fosse stata inviata alla Magistratura. Dichiarò inoltre di non aver rinvenuto alcun documento relativo alla vicenda di Ustica nella cassaforte ricevuta in consegna all'assunzione del suo incarico a Licola (v. interrogatorio De Crescenzo Mario, GI 06.10.89).

Relativamente alla distruzione della documentazione riguardante gli avvistamenti avvenuti tra le ore 18.00 e le ore 21.00 del 27.06.80, De Crescenzo precisa che la stessa risulta da un registro di protocollo probabilmente dell'Ufficio Comando, nel quale vi era riportata anche la sigla di colui che procedette alla distruzione; in merito osserva di aver visto tale registro, ma di non essere stato in grado di identificare detta sigla.

Il De Crescenzo, come detto, assunse il comando del CRAM di Licola solo il 28.10.82 e si procede nei suoi confronti esclusivamente sulla base della presunzione che il DA1 dovesse essere stato soppresso unitamente all'originale della nota in data 11.07.80. Si evidenzia, che non essendo emersi elementi a suo carico, è stato richiesto dal PM il suo proscioglimento. In effetti si è accertato attraverso l'interpretazione della sigla che le minute erano state distrutte dall'imputato Tessitore Pietro e che la soppressione del modello DA1 è stata compiuta in epoca prossima all'agosto 88, quando cioè il De Crescenzo non prestava più servizio a Licola.

Si deve pertanto dichiarare nei suoi confronti non doversi procedere in ordine ai delitti sub S) e T) per non aver commesso il fatto.

5. Di Micco Antonio.

Il maresciallo Di Micco Antonio aveva la funzione di guida-caccia o Fighter Allocator all'interno della sala operativa del sito radar di Licola. Il guida-caccia rappresenta una figura di rilievo in caso di attività di intercettazione, ma residuale rispetto alla normale attività di controllo del traffico aereo. Ciò nonostante, la notte del 27.06.80 l'attività svolta dall'imputato assume rilevanza in relazione alle decisioni prese e alle comunicazioni che lo pongono quale referente con altri siti; attività queste, che normalmente sarebbero spettate al capo controllore, ma che in quelle

particolari circostanze ricaddero in capo al Di Micco a causa della “assenza” del capo controllore capitano Abbate.

Il Di Micco è presente in molte conversazioni con il sito di Martina Franca, dà disposizioni, detta plottaggi, probabilmente firma telex di notevole importanza, comunicando dati intorno ai quali l’inchiesta dibatterà a lungo; egli non solo supplisce all’assenza di Abbate, ma si erge a protagonista delle vicende e discrepanze generate dalla sala operativa del 22° CRAM.

Un dato certo e inequivocabile sono le frasi che Di Micco pronuncia nelle conversazioni delle 19.32Z e 19.36Z allorquando afferma, all’operatore di Martina Franca, che la traccia AG266 seguita dal radar di Licola era stata individuata alle 18.50Z sul punto Papa Lima 0050 nei pressi di Ponza e persa ad un minuto dalle 19.00Z sul punto Ambra 13 Bravo, ovvero punto Condor. Gli orari ed il plottaggio di questa traccia, così come pronunciati da Di Micco vengono confermati nelle successive telefonate che intercorrono tra il SOC di Licola ed in particolare tra lo stesso Di Micco e il capo controllore del SOC, maggiore Patroni Griffi. Ebbene questi dati non vengono poi comunicati a distanza di 24 ore, la notte del 28 giugno, dal SOC allo Stato Maggiore con il noto telex SOC/A/215/NC, ma addirittura verranno completamente modificati, nello stralcio tratto dal DA1, che il CRAM di Licola l’11 luglio 80 invia a Trapani Birgi per la consegna all’AG di Palermo e ad altri Comandi dell’AM. La modifica dei dati è nettamente sostanziale. Infatti nel documento citato l’avvistamento della traccia viene riportato alle ore 19.04Z e perso alle 19.13Z.

Si deve altresì sottolineare che non è il solo Di Micco a pronunciare gli orari 18.50Z e 19.00Z, ma anche il maresciallo Sarnataro, che comunica questi dati, alle 19.47Z, anche al sito di Marsala, che ne aveva fatto richiesta e così vengono riportati sul registro del guida caccia di questo sito.

Su tale traccia si concentrano gli accertamenti di Martina Franca, tant’è che ad ore 19.41Z è ancora Di Micco la persona a cui Martina Franca richiede la trasmissione via telescrivente del plottaggio; e subito dopo egli conferma l’invio del plottaggio.

Lo scambio di informazioni su quella traccia coinvolge poco dopo il sito di Marsala (ore 19.47Z tra Abate e De Masi ore 19.49Z tra Sarnataro ed un operatore di Marsala) e di Ciampino (ore 19.55Z tra Cordovani e Di Micco). Alle ore 20.07Z (nastro D-canale 14-Martina Franca) Di Micco si sostituisce al capo controllore Abbate nel colloquio con Patroni Griffi. Affiorano i primi dubbi sulla coincidenza della traccia AG266 con il DC9 Itavia, dubbi che saranno manifestati nel momento in cui vengono richiesti ulteriori dati su altri velivoli, anzi su “...due traffici...” menzionati dal Di

Micco nella conversazione con Patroni Griffi ad ore 20.11Z. In proposito l'imputato ha dichiarato di non ricordare quali fossero questi due traffici (v. interrogatorio Di Micco Antonio, GI 24.01.92).

V'è da dire che egli sin dal primo esame testimoniale, nel novembre 86, come nei successivi interrogatori nell'89, nel 92, nel 95 e 96 ha sempre tenuto un atteggiamento reticente. Negli ultimi interrogatori – quelli del 95 e 96 – è subentrato nel comportamento dell'imputato un atteggiamento di arroganza e di sfida. Egli prende atto delle numerose contestazioni che a mano a mano emergevano dalle conversazioni telefoniche registrate a Martina Franca nonché da documenti sequestrati a Licola e allo Stato Maggiore, ma le sue risposte cambiano, passano cioè dai non ricordo a complete chiusure, in quanto non riesce a dare alcuna spiegazione.

Nonostante egli neghi in più occasioni di aver partecipato alla stesura e redazione dei plottaggi inviati l'11.07.80 dal 22° CRAM a vari Enti, senz'altro ebbe parte attiva nella comunicazione dei dati radar che portarono alla compilazione del telex inviato durante la notte a Martina Franca. In proposito Patroni Griffi richiedeva se le battute erano state ricevute direttamente o in cross-tell; Acampora rispondeva che erano state copiate dal DA1 e Patroni Griffi spiegava che la richiesta nasceva dal fatto che la prima traccia “fa un salto da canguro che è impossibile crederci”. Relativamente alle differenze di orario che emergono riguardo ai plottaggi comunicati via cavo e quelli trasmessi con telex l'11.07.80 della medesima traccia AG266, l'imputato, pur riconoscendo la differenza di posizione attribuita alla traccia, non ha fornito alcuna spiegazione (v. interrogatorio Di Micco Antonio, GI 10.02.97).

Appare quindi evidente come i dati riportati nella missiva dell'11 luglio siano stati artatamente modificati, in quanto è inverosimile l'attribuzione di errori nella lettura dei dati da parte degli operatori di Licola, registrati nelle conversazioni telefoniche sia di Martina Franca che di Marsala. E' sempre Di Micco a segnalare al SOC la presenza di due traffici vicino a Ponza al momento dell'ultimo contatto radio del DC9 Itavia. E' sempre lo stesso sottufficiale a dire al SOC che i plottaggi di questi due traffici si trovano nello stesso messaggio e sono l'AG266 e la LK477. C'è da dire che mentre i dati dell'AG266 l'11 luglio 80 furono modificati, quelli della LK477 rimasero invariati e non associati a nessun tipo d'aereo da quel CRAM. E' vero anche che sin dalla notte dell'incidente, fu accertato, dal SOC e non da Licola, che la traccia LK477 era inesistente, cioè non era stata mai originata dal sito d'origine, in questo caso, Potenza Picena. Tutta questa attività è stata contestata al Di Micco, il quale ha preso soltanto atto, senza darne cioè plausibili spiegazioni.

Come è certa anche tutta quell'attività di coordinamento tra il SOC e Licola che viene predisposta proprio dal Di Micco e non invece, come previsto dal regolamento, dall'ufficiale capo controllore, il capitano Abbate. E' Di Micco che parla con il "colonnello dello Stato Maggiore"; che dispone l'invio di tutti i plottaggi, attraverso telescrivente come richiesto dal SOC; che richiesto telefonicamente il capitano Abbate dal diretto superiore operativo, Patroni Griffi, subentra prepotentemente nella conversazione telefonica senza giustificare l'assenza o il mancato intervento dell'ufficiale; che controlla il traffico aereo dopo l'incidente fornendo assistenza ai mezzi del soccorso. In quest'ultimo caso vi sono due conversazioni telefoniche che non hanno trovato risposte esaurienti ed esattamente: 1. quella delle 20.27Z in cui Di Micco afferma di controllare un traffico su Ponza intorno ai 5000 piedi; traffico che visti i rapporti di volo dei velivoli del soccorso di Ciampino non può essere stato generato da uno di essi; 2. quella delle ore 22.22Z, nella quale l'operatore di Licola potrebbe essere Acampora e in cui si afferma che il plottaggio della traccia AJ421 è un aereo militare, cioè un C141. La singolarità di questa conversazione consiste nel fatto che il numero di traccia – AJ421 – è quello attribuito dal sito di origine, Marsala, al DC9 Itavia alle 18.53Z, un NTN che non compare più nella THR di Marsala per tutta la notte e viene attribuito ad altro velivolo solo alle ore 06.40Z del 28 giugno. Anche questa singolare circostanza è stata contestata a Di Micco, il quale come al solito non ha saputo, o voluto, dare alcun chiarimento.

Anche Di Micco perciò si è trincerato dietro una serie di non ricordo e non so, dimostrando un comportamento di totale chiusura nei confronti dell'esigenza di ricostruire l'attività svolta la sera del 27.06.80. La falsità delle sue dichiarazioni appare manifesta lì ove non fornisce alcuna specifica indicazione sia sulle operazioni di tracciamento che sulla effettiva presenza ed attività dei militari in sala ad iniziare dal capo controllore Abbate. E tale volontà di "occultare" la presenza in sala operativa di altri operatori del turno permane nell'imputato sino al 95; operatori che, se non fosse stato operato il sequestro del 14.12.95, non sarebbero mai stati individuati. Si ha ragione di ritenere che questo comportamento fosse teso ad evitare una eccessiva attenzione alla composizione del turno allo scopo di "tutelare" la versione fornita dal capo controllore capitano Abbate, e ad impedire la comprensione di quanto effettivamente avvenuto e "visto" in quella sala.

Queste le evidenze a carico del Di Micco, ma per i motivi indicati nella parte in diritto, nei suoi confronti deve dichiararsi non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo P, in esso assorbito quello di cui al capo Q, e per non aver commesso il fatto in ordine al delitto di cui al capo R.

6. Mandes Aurelio.

Il tenente colonnello Mandes Aurelio, all'epoca Comandante del 22° CRAM, ometteva di consegnare il modello DA1, contenente il plottaggio relativo al giorno del disastro, sottoposto a sequestro dall'AG il 16.07.80 e faceva pervenire a quest'ultima solamente cinque fogli dattiloscritti estratti dal documento.

L'imputato si è dichiarato estraneo agli eventi che condussero alla distruzione del DA1 ed ha asserito di non aver avuto alcuna notizia dell'ordine di sequestro emesso dall'Autorità Giudiziaria, sottolineando che personalmente non gli era stato notificato alcun provvedimento. Faceva notare che se un provvedimento del genere fosse stato notificato in sua assenza, quale Comandante del sito, ne sarebbe comunque venuto a conoscenza. Il Mandes ha specificato che neanche al maggiore Carchio (vice comandante) ed al capitano De Angelis (comandante Ufficio Operazioni) fu notificato alcun provvedimento; ad essi pervenne da parte dei "Superiori gerarchici", una normale richiesta di trasmettere i plottaggi, priva di riferimenti al sequestro stesso; secondo l'imputato, non venne attribuita a tale richiesta l'attenzione che essa avrebbe meritato e per tale motivo non ne fu informato.

Mandes prosegue sulla stessa linea affermando che dei cinque fogli riguardanti i plottaggi, firmati dal capitano De Angelis con il timbro del maggiore Carchio, era venuto a conoscenza solo in sede di Commissione Stragi, ove aveva appreso anche della lettera di trasmissione dell'11.07.80 inviata dallo stesso De Angelis. A proposito della prassi sulla conservazione del DA1 ha osservato che normalmente il registro una volta esaurito, veniva consegnato dalla sala operativa ad un archivio-deposito ed ivi custodito per almeno un anno; era compito del sottufficiale incaricato del servizio archivistico provvedere alla distruzione dei registri trascorso il periodo minimo di custodia e in assenza di ulteriori specifiche autorizzazioni. In realtà proprio Mandes durante il suo comando non si peritò di conservare il DA1 per un periodo più lungo di quello previsto (v. interrogatorio Mandes Aurelio, GI 05.02.90).

Ha dichiarato di non essere stato mai interpellato in merito all'incidente durante il periodo di comando a Licola e di essere a conoscenza che le battute del radar erano state inviate all'ITAV; ha comunque sottolineato che nessuna situazione anomala era in atto quella

sera nel sito. Non ha fornito alcun chiarimento in ordine alla distruzione del DA1 (v. audizione Mandes Aurelio, Commissione Pisano 17.04.89).

L'imputato, pur non ricordando se il DA1 fosse stato distrutto, ha supposto che il documento fosse stato, come da prassi, allegato alla minuta dei plottaggi inviati l'11.07.80 all'ITAV e semmai contestualmente distrutto insieme con le minute stesse. Nonostante la incontestabile responsabilità che gli derivava dall'incarico di comando del Centro Radar proprio nel periodo in cui si verificò l'incidente occorso al DC9 Itavia, non ha il minimo ricordo dell'importante documento DA1 originato dal sito.

In realtà l'Ufficio ha accertato che quel documento venne conservato nella cassaforte dell'Ufficio Operazioni quantomeno fino al 1982. Pertanto il documento è inconfutabilmente rimasto nella piena disponibilità del comando del Centro Radar di Licola. Non solo: appare strano che di questo documento non si faccia menzione neppure nel passaggio delle consegne al nuovo comandante De Crescenzo. Infatti quest'ultimo nel corso delle dichiarazioni rese ha sempre escluso di aver avuto cognizione del modello DA1 della sera del 27.06.80.

Si deve però rilevare che la consegna del solo estratto dei plottaggi da parte del Comando del CRAM invece del modello DA1 avvenne l'11 luglio 80, quando cioè egli era assente dal servizio per essere andato in licenza il giorno successivo al disastro ed essere ritornato in sede a metà luglio. Non è emersa, peraltro, alcuna prova che la omissione ascritta possa ricondursi a ordini da lui impartiti.

Di conseguenza nei suoi confronti deve dichiararsi non doversi procedere in ordine al delitto sub U per non aver commesso il fatto.

7. Rocco Gerardo.

Rocco Gerardo la sera del 27 giugno 80 era in servizio presso la sala operativa del 22° CRAM di Licola con mansioni di inizializzatore, di addetto cioè alla "lettura" dei dati che comparivano sul PPI.

Emerge nelle dichiarazioni rese a questo Ufficio la volontà dell'imputato di "occultare" la presenza in sala operativa di altri operatori del turno, quelli cioè che, se non fosse stato operato il sequestro del 14 dicembre 95, non sarebbero mai stati individuati. Come già s'è detto si ha motivo di ritenere che tale comportamento fosse teso ad impedire che si accertasse la situazione di emergenza, che aveva imposto la chiamata del turno b; e ad evitare altresì una eccessiva attenzione alla composizione del

turno allo scopo di “tutelare” il capo controllore, il capitano Abbate, la cui presenza è ricordata o comunque mai messa in dubbio dagli altri imputati, ma non ricordata dagli operatori individuati ed escussi successivamente.

La sera dell'incidente, Rocco ribadiva di aver “inizializzato” la traccia del DC9 Itavia e di averla dettata all'aviere che aveva il compito di trascriverla, cioè di riportare esattamente quanto gli veniva detto sul DA1. Non controllò se quanto riportato dall'aviere corrispondesse alle sue indicazioni, nè notò anomalie sulla traccia che venne identificata come il volo del DC9 Itavia. Affermava poi che, una volta rilevata la traccia del velivolo, era entrato in funzione l'identificatore posto al suo fianco, che seguì la traccia sullo schermo fino a quando, per due battute consecutive del radar, non fu più vista e venne considerata persa; egli però non si allarmò perchè gli aerei civili in quella zona normalmente cominciavano la discesa ed inoltre quella era la zona in cui si verificava il cono d'ombra del Monte Epomeo. Sulla elevata velocità della traccia AG266, come emerge dall'esame dai plottaggi inviati l'11 luglio 80 dal sito radar di Licola a vari enti, Rocco osservava di non aver mai compiuto un rilevamento di 1200 nodi di velocità per quella traccia; la stima della velocità veniva eseguita una sola volta al momento dell'apparire della stessa e non era più ripetuta nei rilevamenti successivi allorché la traccia appariva anche in quadranti diversi; non era in condizione di effettuare continue stime della velocità, perché il suo compito era quello di seguire altre tracce. (v. interrogatorio Rocco Gerardo, GI 28.09.89).

Sulle differenze tra i dati che emergevano dalle conversazioni telefoniche e quelli comunicati via telex o tramite missiva, affermava di non aver trascritto personalmente le tracce sul modello DA1 e di non essere stato mai chiamato a “leggere” i dati del plottaggio (v. interrogatorio Rocco Gerardo, GI 22.03.95).

Invece dall'esame della conversazione delle ore 19.26Z intercorsa proprio tra Rocco ed un operatore di Martina Franca, si rileva come il sottufficiale venne coinvolto personalmente nella raccolta delle notizie relative al DC9. Infatti, emerse che il 3° SOC di Martina Franca richiedeva a Licola se il NIMA avesse comunicato il piano di volo del velivolo con nominativo India Hotel 870. Nella circostanza il Rocco riferiva che il NIMA era già stato contattato, ma non disponeva del cennato piano (v. interrogatorio Rocco Gerardo, GI 20.12.95).

In merito alle differenze di orari e posizioni concernenti la traccia AG266, Rocco asseriva che l'unico velivolo che aveva visto a quell'ora e su quella rotta era l'AG266 cioè il Bologna - Palermo, escludendo di averne visti altri. Sulla presenza del velivolo identificato come LK477, che appariva

dal telex inviato il 28 giugno 1980 dal 3° SOC al COP e al COSMA, il sottufficiale non sapeva dare alcuna spiegazione significativa, ribadendo di aver visto solo il velivolo DC9 (v. interrogatorio Rocco Gerardo, GI 20.12.95).

Questi elementi di fatto indicano chiaramente la volontà di sottrarsi agli interrogativi sulle attività da lui svolte nelle fasi cruciali di quella sera, minimizzando il proprio ruolo e precludendo all'inchiesta informazioni preziose.

Valgono però al riguardo delle imputazioni contestategli le considerazioni di cui ai motivi nella parte in diritto; si deve cioè dichiarare non doversi procedere nei suoi confronti perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo P, in esso assorbito quello di cui al capo Q, e per non aver commesso il fatto in ordine al delitto di cui al capo R.

8. Sarnataro Gennaro.

Il maresciallo scelto Sarnataro Gennaro la sera del disastro era in servizio presso il Centro radar di Licola con le mansioni di assistente al capo controllore; la sua funzione era di supporto all'attività dell'ufficiale responsabile della sala operativa, compresa la ricezione e trasmissione di messaggi. In proposito deve rammentarsi ancora una volta la "assenza" del capo controllore, accertata tramite sia la ricostruzione delle attività poste in essere quella sera, dedotte dalle conversazioni telefoniche tra quel sito, il CRAM di Marsala ed il SOC di Martina Franca, sia le dichiarazioni dei componenti della sala operativa di Licola in servizio quella sera. Questa "assenza" della funzione di coordinamento e controllo, proprio nella fase di emergenza, comportò di certo per le attività svolte dai collaboratori, e pertanto anche dal Sarnataro, l'onere della diretta responsabilità di tutte le iniziative in quel frangente.

L'imputato però non solo minimizza, ma nega addirittura che vi fosse stata attività per identificare tracce significative non note. Infatti dichiara: "Non accadde nulla di particolare fino a che dal SOC non ci giunse la richiesta di chiamare sulla frequenza di guardia un aereo civile di cui si erano perse le tracce... non ci fu intervento per identificazione di tracce significative non note ..." (v. esame Sarnataro Gennaro, GI 14.11.86).

A smentire tale ultima affermazione sta una annotazione che emerge dal registro della sala operativa di Licola, in cui, nella parte relativa al

27.06.80 compare la trasmissione al 3° SOC di Martina Franca di un telex avente ad oggetto "Plottaggio AG266", annotazione redatta dall'imputato. Come noto, tale annotazione assume importanza soprattutto con riferimento alle divergenze che emergono tra la telefonata delle 23.05 intercorsa tra Acampora di Licola e un operatore del SOC di Martina Franca e il telex inviato dal 3° SOC al COP e al COSMA il giorno 28.06.80; infatti nella telefonata viene fatto riferimento a due tracce, AG266 e LK477; nel telex invece la traccia AG266 scompare e la LK477, che non trova alcuna indicazione nel citato registro, viene associata al DC9 Itavia. Sarnataro dichiara che l'unica traccia che trasmise al 3° SOC fu l'AG266 cioè la traccia del DC9.

Affermazione smentita dalla conversazione delle ore 20.11 intercorsa tra il capitano Patroni Griffi di Martina Franca ed il maresciallo Di Micco di Licola, durante la quale vengono menzionati due traffici, presumibilmente due tracce che, si assicura, saranno di lì a poco inviate per telescrivente. In relazione a tale contestazione Sarnataro dichiara che dopo essere stato inviato il plottaggio dell'AG266 ne fu inviato un altro contenente due tracce; (v. interrogatorio Sarnataro Gennaro, GI 06.02.96). Non è stata chiarita la ragione della mancata annotazione sul registro del secondo messaggio che, secondo Sarnataro, sarebbe stato inviato al 3° SOC durante la notte; l'invio dei citati messaggi a Martina Franca dovrebbe essere collocato intorno alle ore 02.00, orario in cui ricevette il cambio. Afferma poi di non avere cognizione delle difficoltà emerse durante la notte sulla identificazione della traccia del DC9 Itavia in AG266, ribadendo che per il suo sito quella sigla alfanumerica rappresentava il DC9. (v. interrogatorio Sarnataro Gennaro, GI 06.02.96).

Sarnataro in un primo momento non riesce a comprendere le ragioni che avevano indotto gli operatori del 3° SOC a non accettare la traccia AG266 come DC9 Itavia; soltanto dopo aver appreso in sede di interrogatorio che nei plottaggi inviati l'11.07.80 dal 22° CRAM a vari enti compare l'AG266 in orario successivo alla scomparsa del DC9 Itavia, si spiega l'esclusione, ma non sa dare alcuna spiegazione della differenza di orario della traccia, nelle conversazioni telefoniche e nei plottaggi.

Egli poi nulla sa spiegare, in ordine alla richiesta pervenuta al suo sito, sulla presenza di traffico militare americano nonchè sulla individuazione, quella sera, di plottaggi caratterizzati da velocità proprie di aerei militari.

Anche le sue affermazioni sulla presenza in sala del De Masi, richiamato con urgenza sebbene facesse parte del turno successivo, sono in contraddizione con la sua deposizione testimoniale, atteso che da detta presenza scaturisce concreto indizio della diffusione immediata di uno stato

di agitazione all'interno della sala operativa. (v. interrogatorio Sarnataro Gennaro, GI 19.12.95).

Palese quindi la reiterata condotta di reticenza; nei confronti però di questo imputato valgono al riguardo delle imputazioni contestategli i motivi di proscioglimento specificati nella parte in diritto, e pertanto si deve dichiarare non doversi procedere perchè il reato estinto per prescrizione in ordine al delitto di cui al capo P, in esso assorbito quello di cui al capo Q, e per non aver commesso il fatto in ordine al delitto di cui al capo R.

9. Tessitore Pietro.

Il maresciallo Tessitore Pietro non aveva alcuna funzione operativa presso il sito radar di Licola, ma svolgeva attività di ufficio ed osservava il cosiddetto "orario aeroportuale", smontando dal servizio nel primo pomeriggio. Era addetto presso la segreteria dell'Ufficio Operazioni del sito e si occupava dell'archivio generale; è stato interrogato in relazione al DA1 ed alla sua conservazione. Ha riferito che il brogliaccio-registro del DA1 veniva custodito in un edificio distante alcune centinaia di metri dall'ufficio Operazioni. (v. interrogatorio Tessitore Pietro, GI 05.02.90).

L'edificio cui fa riferimento Tessitore era denominato "Ufficio Statistica", e ad esso era addetto il maresciallo Tagliafierro Domenico; in quell'edificio veniva custodita, oltre al materiale di scarto di vario genere, anche documentazione di carattere generale in attesa della distruzione. Si deve ricordare che oltre al DA1 il sito aveva ovviamente prodotto anche altri documenti, dei quali tuttavia non è stata rinvenuta traccia, se non nei registri di protocollo; come quelli che riguardavano l'invio di dati di tracce, che nella notte e nei giorni successivi erano stati richiesti da Enti superiori; la minuta riguardante i plottaggi inviati l'11.07.80 avente ad oggetto "Plottaggi zona Tirreno" - rinvenuta poi presso gli altri Enti in indirizzo, tra cui l'ITAV 2° Reparto; la nota avente ad oggetto "Incivolo 27.06.80" - inviata soltanto all'ITAV Roma-Eur e mai rinvenuta; i telex inviati durante la notte del 27.06.80. Di molti documenti risulta la distruzione, mentre di altri non è stato possibile rinvenire alcuna traccia, neppure della reale trasmissione agli enti destinatari. Questa situazione è stata con ogni probabilità causata da una mancata responsabilizzazione del personale da parte degli ufficiali superiori sulla custodia di documentazione comunque riferibile all'incidente occorso al DC9 Itavia; atti peraltro già richiesti dalla Procura di Palermo in data

05.07.80, il cui relativo provvedimento appare essere stato conosciuto dal 22° CRAM soltanto in data 08.08.88.

All'imputato viene mostrato il registro di protocollo relativo agli anni dal '77 all'80 in uso presso l'Ufficio Comando del 22° CRAM, sul quale appaiono delle annotazioni "Distretto" seguite dalla sua sigla. Tali distruzioni riguardavano documenti di diversa natura, che avvenivano su iniziativa di Tessitore in adempimento alle disposizioni all'epoca vigenti. Egli aveva provveduto materialmente alla distruzione dei documenti indicati in corrispondenza delle sue annotazioni. Precisava che si trattava di copia di corrispondenza intercorsa con gli enti nel registro indicati; che non si trattava certamente del registro DA1, ma di copie di stralci dal modello DA1; che tale distruzione era avvenuta su sua iniziativa in adempimento alle disposizioni all'epoca vigenti che non richiedevano specifiche autorizzazioni.

Relativamente alla distruzione di documenti che per l'oggetto erano chiaramente riconducibili all'incidente occorso al DC9 Itavia, Tessitore dichiara che non gli era sfuggito che l'oggetto della documentazione concerneva il disastro del DC9, ma dal momento che non aveva mai ricevuto notizie di provvedimenti di sequestro, aveva stimato di poter procedere alla distruzione. (v. interrogatorio Tessitore Pietro, GI 05.02.90).

In relazione alle richieste di plottaggi avanzate da Enti superiori, dichiara che era prassi normale che in caso di incidente aereo venisse redatto un plottaggio che poi veniva inviato per telescrivente; successivamente le richieste di tali dati passavano alla segreteria dell'Ufficio Operazioni che verificava i dati direttamente dal modello DA1. Presso la segreteria non veniva controllato tutto il brogliaccio, ma soltanto lo stralcio dei dati di interesse inoltrati dall'Ufficio Statistica; infatti l'addetto a tale ufficio era in grado di stralciare i plottaggi dal DA1. I dati richiesti dalla segreteria potevano essere forniti dalla stessa sala operativa qualora il modello DA1 si trovasse ancora in quegli uffici. (v. interrogatorio Tessitore Pietro, GI 22.03.95)

Deve però osservarsi che in esito ad ulteriori accertamenti - vedi in particolare la deposizione di Napolitano Carlo in data 18.01.96, in seguito alla quale per la soppressione del modello DA1 si procede a carico di altri indagati col nuovo rito - tale modello fu distrutto in contesto temporale diverso e successivo a quello indicato sui registri di protocollo del 12.09.84.

Di conseguenza, limitatamente all'accusa di soppressione del modello DA1, deve dichiararsi non doversi procedere a carico dell'imputato in oggetto, per non aver commesso il fatto.

Per quanto concerne invece l'accusa attinente la distruzione delle minute dei tracciati radar, si deve rilevare che pur essendo pacifico che trattavasi di copie, da un lato esse dovevano essere comunque conservate per effetto del provvedimento di sequestro emesso dall'AG e che d'altro lato gli originali alla data del 12.09.84 non erano ancora pervenuti all'AG, essendo stati, dopo la consegna all'ITAV nel luglio 80, direttamente consegnati alla Commissione Luzzatti.

D'altra parte - si concorda con le osservazioni del PM - il fatto che nei registri sia stata annotata la distruzione sembra confermare l'atteggiamento psicologico, eludente il dolo, dedotto dal Tessitore. Permane quindi il dubbio sulla sussistenza dell'elemento soggettivo del reato. Di conseguenza deve dichiararsi per tale parte della condotta non doversi procedere nei confronti del Tessitore, perchè il fatto non costituisce reato.

Al termine dell'istruzione la difesa del maresciallo Tessitore Pietro ha richiesto il suo proscioglimento per insussistenza del fatto. In effetti se si considera, come s'è detto, che egli non ha proceduto alla distruzione del modello DA1, contenente le tracce registrate la sera dell'incidente nella sala operativa di Licola, bensì solo a quella del foglio, con relativi allegati, datato 11 luglio 80, sul quale era stato riportato soltanto uno stralcio delle tracce avvistate da quel Centro radar dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z, foglio già acquisito agli atti dal 22 luglio 80, per effetto del sequestro presso l'ITAV, ben si può stimare che la condotta addebitatagli non sussista.

* * * * *

Capitolo V
La posizioni degli imputati Russo, Zuliani e Sinigaglia.

1. Russo Giorgio.

Il tenente colonnello dell'AM Russo Giorgio nel 1980 rivestiva l'incarico di Capo Ufficio Operazioni presso la RIV (Regione Informazione al Volo) di Roma - Ciampino. Nel 1985 congedatosi dall'Aeronautica Militare viene assunto dalla società Ciset S.p.A. di Roma, che fornisce la manutenzione, tra l'altro, degli apparati del CRAV di Ciampino. Egli pertanto ha sempre lavorato presso il citato CRAV; da ultimo in qualità di funzionario della società Ciset.

L'imputazione a suo carico - egli è stato interrogato solo il 24.09.92, mentre è stato escusso in qualità di teste il 18.03, il 23.07 e il 10.10.91 - è stata formulata nella requisitoria dei PM come addebito del delitto di cui agli artt.323, 61 n.2 e 479 c.p. per avere falsamente attestato, in una rappresentazione grafica dei dati ricavabili dalle registrazioni dei radar di Fiumicino-Ciampino redatta il giorno dopo la perdita dell'aereo, una situazione di fatto diversa da quella rilevata, in particolare non riportando i plots -17 e -12, al fine di impedire che la perdita del DC9 potesse essere messa in relazione con la presenza di altri aerei e dopo che era stata acquisita una informazione circa la presenza di forze aeronavali statunitensi.

L'ufficiale risulta nell'ambito dell'inchiesta una figura di primo piano se si considera che, in qualità di esperto del traffico aereo, ha proceduto alla redazione del primo plotting manuale il giorno successivo all'incidente. E' lui a ricevere e custodire, nella cassaforte del proprio ufficio la mattina del 28 giugno, dal capo sala maggiore Massari Porfirio i nastri TBT, mentre i nastri radar furono da lui stesso prelevati dagli elaboratori per redigere il plottaggio. Tutto questo materiale sarà poi consegnato al colonnello Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto dell'ITAV, il 21 luglio 80 e da quest'ultimo il giorno seguente all'AG in ottemperanza al decreto di sequestro del 16 luglio 80. Nei giorni immediatamente successivi all'incidente, un operatore dell'ACC di Ciampino, Mancini Francesco, deceduto, provvide a trascrivere le conversazioni dei nastri TBT della sala dalle 18.30Z alle 20.00Z. Tra queste risultano alcune trascrizioni delle conversazioni telefoniche, rinvenute e consultate dall'AG solo nell'ottobre 96 a seguito del sequestro di tutta la documentazione in possesso della Commissione Luzzatti, relative al collegamento tra Ciampino e il CRAM di Siracusa in un periodo di tempo compreso tra le 19.28Z e le 19.42Z. Dette conversazioni non sono presenti tra le conversazioni registrate sui nastri TBT consegnate alla magistratura nel luglio 80. Ragion per cui si deve presumere che egli conservasse altre registrazioni, di cui mai s'è riferito e che ovviamente non sono state mai consegnate. Non si dimentichi che i registratori a Ciampino erano otto, e solo di tre sono state consegnate le registrazioni.

La prima dichiarazione del Russo in merito all'incidente del DC9 Itavia, viene resa il 14 aprile 89, dinnanzi alla Commissione Pisano. In quell'occasione riferisce una circostanza di sommo rilievo: "rimasi meravigliato dal fatto di rilevare molti echi primari per circa due minuti e mezzo dopo la scomparsa del segnale SSR", ma sul contenuto di questa significativa testimonianza la "Pisano" non ha ritenuto di soffermarsi, non attribuendo all'interrogativo suscitato dal Russo alcuna considerazione. Mentre in effetti quell'affermazione proveniva da un esperto del radar, che sin dal primo momento non sa spiegarsi una così lunga permanenza di echi primari. Né tanto meno i vari collegi che si sono succeduti l'hanno tenuta in conto, chè altrimenti il Russo avrebbe dovuto dar conto di quella sua meraviglia in specie a confronto del comportamento che asserisce di aver tenuto al riguardo della riduzione del relativo nastro.

Il 28 giugno 80, l'indomani dell'incidente, il colonnello Russo infatti realizzò il plottaggio tramite un apposito programma di stampa con l'aiuto di un collaboratore, il capitano Bruno Martino. La redazione dell'elaborato per individuare la traiettoria del DC9 Itavia venne predisposta sulla base dei dati riportati dal sistema di calcolo e l'incarico pervenne dall'ITAV al Direttore della RIV di Ciampino, colonnello Guido Guidi. Lo stesso giorno si reca dal Capo del 2° Reparto dell'ITAV, colonnello Fiorito De Falco e gli pone in visione il plottaggio redatto. Alla domanda del Fiorito se dal plottaggio era rilevabile qualche elemento che potesse far pensare ad una collisione, il Russo rispondeva negativamente, ma ovviamente - almeno nessuno dei due ne ha parlato - non riferisce di quella sua meraviglia, nata sicuramente sin dalla prima visione del plottaggio.

Sia dal Russo che dal Martino vennero formulate le seguenti ipotesi sull'incidente: la rottura in volo e l'interruzione istantanea dell'energia elettrica; tutte e due dedotte dalla disintegrazione della struttura dovuta a un grave cedimento strutturale o all'esplosione di un ordigno a bordo. Non pensarono assolutamente all'ipotesi del missile, in quanto non erano presenti in prossimità dell'aereo altri plots collegati. Se avessero visto un'altra traccia, avrebbero ipotizzato una collisione o eventualmente il lancio di un missile (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91).

I plottaggi vennero redatti in due esemplari: il primo in ordine di tempo quello elaborato il 28.06.80 e il secondo, più particolareggiato, qualche giorno dopo; entrambi furono consegnati al colonnello Guidi. Una copia venne consegnata anche alla Commissione Luzzatti. Con un membro di questa Commissione ebbe pure uno scambio di valutazioni, cioè con l'ing. Bosman. Con costui, parlò delle teorie d'interpretazione dei dati rappresentati sul plotting ed in particolare riferì all'ingegnere la differenza di

posizione dei singoli plots rispetto alla traiettoria presunta del DC9. In ordine a tale circostanza testualmente riferiva: “l’ingegnere ipotizzava infatti che potesse esserci un altro aereo con rotta parallela a quella del DC9 lungo la parte che si vedeva nel grafico” (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91). Ma qui si guarda bene dal dire le ragioni in base alle quali al Bosman esprimeva quella ipotesi.

Oltre le due cartine sopracitate ricorda di aver redatto un’analisi in occasione delle visite del collegio peritale Blasi a Ciampino e consegnata al Comandante Dentesano, perito del collegio - ma tale persona non risulta di aver mai fatto parte di tale collegio. Il documento in questione era tecnicamente superato, in quanto basato su plotting eseguiti sul canale di estrazione del radar primario Marconi.

A contestazione del fatto che nella cartina si rilevano plots ad ovest della traiettoria del DC9, correlabili con altri ad est ed in particolare con i plots -17 e -12, il Russo, in un primo momento risponde: “quei due plots non erano presenti nel mio plottaggio”, mentre in un secondo momento, riferisce: “sul tabulato da me esaminato dovevano esserci anche i plots -17 e -12, ma essi al tempo non sono stati presi in considerazione, per i motivi detti in precedenza circa l’obiettivo da raggiungere e cioè l’individuazione del punto di caduta dell’aeromobile”. Gli si contesta di conseguenza che i relitti dell’aereo al tempo del plottaggio erano stati già individuati, mentre da più risultanze già appariva il sospetto della collisione con altro aereo; e che quindi fosse improbabile che l’attività fosse stata richiesta al fine di individuare il punto di caduta dell’aeromobile. Il Russo risponde: “Non ricordo che lo scopo dell’incarico affidatomi fosse stato espletato nella ricerca delle cause dell’incidente. Ovviamente l’ipotesi della collisione era stata tenuta da me presente”. Viene subito contestato da questo Ufficio che attraverso una analisi di poco più approfondita, cioè estesa ai quadranti prossimi a quelli della rotta del DC9 sarebbero immediatamente emersi i plots laterali, il Russo risponde: “Come già affermato in precedenza, l’analisi è stata condotta in una regione di spazio ritenuta sufficiente al tracciamento della rotta dell’Itavia” (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91). Tale qualificazione appare ovviamente inaccettabile, perché l’indomani del disastro non era più assolutamente necessario individuare la rotta, bensì in tutti gli ambienti interessati ci si adoperava per accertare le cause dell’incidente.

Il capitano Martino, in servizio la sera del 27 giugno 80 in sala operativa con funzioni di supervisore tecnico del sistema, non ricorda di aver sentito in sala operativa voci di traffico americano nella zona dell’incidente né di aver visto colleghi chiamare l’ambasciata americana. Ricorda

perfettamente di aver collaborato con il maggiore Russo nella stesura dei plots radar. E' a conoscenza che il plottaggio doveva essere inviato all'ITAV e ritiene che lo scopo di quella riduzione fosse l'individuazione di battute mancanti o di altro SSR, cioè di un altro aereo in quanto si avanzava sia l'ipotesi di una eventuale collisione che quella di avaria. Ha affermato che il -17 e il -12, anche se solo primari, qualora fossero stati sul tabulato analizzato sarebbero stati sicuramente visti e quindi riferiti al Russo che stilava materialmente il plotting. Aggiunge che se detti dati non sono stati messi nella presentazione grafica, ciò è avvenuto per decisione del Russo, poiché quei primari da lui stimati non rilevanti per l'analisi. Presa visione del plotting lo riconosce come quello che fu redatto il 28 giugno 80 e non sa spiegarsi perché il -17 e il -12 non vi sono rappresentati (v. esame Martino Bruno, GI 14.04.94). A distanza di quattro giorni, cioè il 18 aprile 94, il Martino viene nuovamente sentito e in tale atto, presa visione dei tabulati immediatamente nota il -12 e il -17 come primari e dichiara che quei plots di sicuro li ha letti al Russo, ma non furono presi in considerazione perché distanti dall'aereo, dato che la finalità di quel lavoro era di tracciare la traiettoria del DC9 e analizzare dopo l'impatto l'andamento dei primari. E' anche vero però, ammette, che questo suo secondo esame era stato preceduto da uno scambio di informazioni avuto con il Russo la sera del 14 aprile, dopo la prima testimonianza, e che il giorno successivo entrambi hanno nuovamente parlato sui due plots in questione convenendo che da soli i plots erano difficili da correlare (v. esame Martino Bruno, GI 18.04.94). Questa testimonianza è perciò rimasta sicuramente influenzata dai discorsi del vecchio superiore. Non solo: essa appare in netto contrasto con la precedente che appariva più che verosimile. Il Russo è perciò sconfessato persino da colui con il quale aveva redatto il plottaggio.

A seguito della lettura al Russo delle dichiarazioni rese dall'ing. Bosman (v. esame GI 08.10.91), nella parte relativa alla rappresentazione grafica degli echi, egli risponde: "Non mi pare che vi sia contraddizione sostanziale tra le dichiarazioni di Bosman e quelle da me rese. D'altra parte la cartina era a disposizione di tutti. Io l'ho vista anche in occasione di una riunione presso il CRAV a Ciampino, cui erano presenti membri di una Commissione, tra cui certo ammiraglio Pizzarelli. La cartina che mi fu mostrata era una copia del plottaggio 1/1.000.000 da me redatta". La commissione a cui fa riferimento è la cosiddetta Pratis, nominata dal Presidente del Consiglio dei Ministri il 9.12.88. Gli vengono poi esibite le due cartine sequestrate in data 08.10.91 all'ingegner Bosman, e così dichiara: "Riconosco che entrambe sono copie dei lucidi originali. Quella grande, 1/100.000 è copia eliografica - fatta da noi - dell'originale. Devo

però aggiungere che il tracciato attribuibile a me è quello compreso tra le radiali 160 e 170 del radar Marconi. Escludo che sia di mio pugno quanto si trova all'esterno di tale zona. Non so chi abbia aggiunto i cerchi indicati con i numeri -11 e -12". L'Ufficio fa notare, e contesta al Russo che il punto 2 del plottaggio non appare compatibile con i plots rilevabili al termine della traiettoria del DC9, e tale incompatibilità avrebbe dovuto indurlo a considerare la presenza di altri aeromobili, ma egli dà una risposta del tutto semplicistica specie se si tiene in considerazione la sua specializzazione: "poiché si trattava di un solo segnale e alla stessa distanza degli altri primari, lo interpretammo come un errore particolarmente grande nella misura in azimuth" (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91).

Successivamente, nel corso dell'interrogatorio del 24.09.92, sulla stessa contestazione fornisce la medesima risposta. Nel prosieguo dell'atto, viene disposta la comparazione delle cartine con quelle sequestrate all'ing. Bosman l'8.10.91; in merito così dichiara: "lo sviluppo è stato questo qui, chiaramente fino alle ultime, ecco, fino a questa radiale che è stata tra l'altro segnata con i trasferibili; poi non abbiamo segnato nient'altro, quindi questi qui sono, chiaramente anche queste linee, sono chiaramente state aggiunte in epoca successiva insomma. E' anche evidente il diverso modo di tracciare i dati. Però sono state aggiunte e mi pare evidente, sono state aggiunte delle radiali e dei cerchi aggiunti da loro, insomma adesso questa mi sembra una cosa incontestabile, diciamo incontestabile". Sempre nel prosieguo dell'interrogatorio, l'imputato si giustifica, continuando a ribadire che non ha riportato altri dati sul grafico, perché lo scopo principale del tracciamento era quello di determinare al meglio il punto di caduta dell'aeromobile. Richiestogli se avesse discusso dei risultati acquisiti fino a quel momento sulle possibili cause dell'incidente con la persona che gli aveva affidato l'incarico, risponde: "...non riesco a ricordare se ne abbiamo parlato immediatamente, che cosa abbiamo detto, perché è evidente che di questo argomento se n'è parlato a lungo, non riesco a ricordare con chi...". Si continua contestandogli nuovamente che in realtà il punto di caduta nel momento in cui il Russo ricevette l'incarico di redigere il plottaggio era già noto, e così risponde: "a me questo non risulta; io ripeto, non mi risulta che fosse già noto. Comunque poteva aver senso lo stesso visto e considerato che ammesso, dato il vento che c'era e il tempo che era passato forse non era del tutto, ripeto, io sto dicendo delle cose per ipotesi insomma. Anche, ammesso che fosse, avessero trovato già, cosa che io non sapevo, dei resti galleggianti, non è detto che quello sia esattamente stato il punto di caduta." (v. interrogatorio Russo Giorgio, GI 24.09.92).

A seguito della lettura della telefonata delle ore 20.31Z del 27.06.80, tra il capitano Trombetta dell'RSC di Ciampino e il tenente Smelzo dell'RCC di Martina Franca, in cui l'ufficiale di Ciampino riferisce che in zona c'era una portaerei e che si stava accertando tramite il capo controllore dell'ACC questa presenza chiamando l'ambasciata, l'imputato afferma: "Io non posso dare una risposta precisa, perché non so di chi si sta parlando. Non si capisce di quale portaerei, se fosse una portaerei e di quale Paese si parli". Il Russo esclude di essere stato a conoscenza di intenso traffico militare nella zona (v. esame Russo Giorgio, GI 23.07.91). Si ricordi che nel corso dell'audizione resa alla Pisano il 14 aprile 89 il Russo si era già tirato fuori, dichiarando di non essere stato a conoscenza di velivoli stranieri presenti nella zona dell'incidente.

Nell'interrogatorio del 24.09.92, gli viene contestato che i responsabili della sala operativa dell'ACC e dell'ITAV avevano ipotizzato la sera dell'incidente non solo la collisione ma anche che l'aereo fosse esploso nel corso di una esercitazione aero-navale americana; egli però si scrolla di dosso immediatamente anche il sospetto che gli avessero parlato, quando gli fu dato l'incarico di leggere i dati radar, di questa ipotesi. Risponde: "No assolutamente, guardi io su questo escludo proprio in maniera netta, che mi fosse data informazione della presenza di altri aeromobili perché se così fosse stato, ripeto, avremmo ma... probabilmente fatto una ricerca più dettagliata, più approfondita su questo argomento. Anche a livello di tipo esclusivamente professionale, anche senza cioè avere un incarico preciso come periti. Questa informazione non mi è stata assolutamente data per quello che io ricordo, e ripeto, mentre ricordo invece questa fretta, questa cosa di lavorare in maniera abbastanza sollecita per determinare il punto di caduta, ecco questo eh! Sono le due cose nette che io ricordo a questo proposito. Come dicevo prima, è chiaro che abbiamo dato una occhiata abbastanza seria al tutto per vedere se poteva essere, e questo l'ho già detto a suo tempo, è evidente, se ci poteva essere stata una collisione in volo; ma per esserci una collisione in volo, io parlo da radarista e da tecnico di queste cose, eh! Occorre che ci sia una traiettoria di un altro aeromobile presente, è cosa che per me non esiste".

Gli si fa rilevare quindi che la traiettoria di un altro aeromobile era stata identificata da Lund, il tecnico americano, immediatamente dopo aver letto il tabulato e lo stesso plottaggio, e ciò non a distanza di tempo, ma la prima domenica successiva al 27 giugno. Il Russo risponde che la sua opinione in proposito è che i dati non collimano. Gli si fa presente che le persone che vedono questi plottaggi ed hanno esperienza di radar, hanno sempre affermato la possibilità, che quei tre plots potessero essere la

rappresentazione di un'altra traccia aerea. Continua con la sua negativa: "no, non solo non me lo sono mai prospettato, ma confermo quanto io dico come mia opinione personale; per due punti passano infinite traiettorie". Gli viene dato atto che la sua ipotesi non è accettabile, in particolare se si considerano tre punti. Risponde : "non lo so".

Addirittura, nel prosieguo dell'interrogatorio, negherà la sua competenza: "su questo, io poi non sono, guardi non voglio essere considerato un esperto di queste cose, non ho mai fatto parte di uffici di sicurezza specializzati in cose di questo genere. Per noi era il primo incidente di questo tipo che si verificava e quindi è stata una cosa diciamo completamente nuova. Io parlo della mia esperienza di controllore e la esperienza di conoscenza relativa ai sistemi radar che chiaramente non è mia".

Il Russo non è credibile quando afferma, sia nell'esame del 10.10.91 che nell'interrogatorio del 24.09.92, di avere egli redatto quel plottaggio la mattina del 28 giugno 80 solo al fine di individuare il punto esatto di caduta del DC9 e non quello, invece, di individuare tracce eventuali di altri aerei, considerando il fatto che già la mattina del 28 giugno il punto di caduta del velivolo era già noto. Ad affermare il contrario è anche il suo collaboratore, capitano Martino, che addebita solo a lui la mancanza di trascrizione di quei due plots, -17 e -12, da lui sicuramente letti e riferiti ad esso Russo.

Non è credibile quando non sa dare spiegazioni sulla presenza di tre plots anomali che quanto meno sul piano delle probabilità erano correlabili con la presenza di altro aereo. E si contraddice lì ove egli stesso ammette, nell'esame del 10.10.91, di aver avuto un colloquio con l'ing. Bosman - componente della Commissione Luzzatti - che gli prospettava che quei plots potevano essere correlati ad altro aereo che si trovava lungo la rotta del DC9.

Non è credibile quando afferma di non essere venuto a conoscenza dell'eventuale traffico americano la sera dell'incidente anche perché ad incaricarlo di produrre il plottaggio fu proprio il Direttore della RIV, colonnello Guidi Guido, che aveva avanzato questa ipotesi con il colonnello Fiorito De Falco nella nota telefonata delle ore 20.23Z. E' quindi inverosimile che venga richiesto da quel colonnello un plotting per individuare il punto di caduta del DC9, come già detto ormai noto, e non, invece, per individuare la presenza di altri aerei nelle vicinanze del DC9 Itavia. In proposito si deve ricordare il documento dattiloscritto a firma di Giorgio Russo, datato 25.02.92, custodito, unitamente ad altra documentazione, presso l'ufficio del Capo di Stato Maggiore e consegnato in data 1° febbraio 95 dal generale Pillinini Adelchi a quest'Ufficio. Il

documento è contraddistinto dal nr.C-38 ed è conservato tra la documentazione relativa all'incidente del DC9 Itavia. Si ricorda che in quel periodo, febbraio 92, il Capo di Stato Maggiore era il generale Nardini Stelio. Il foglio non reca alcuna intestazione né risultano apposte sigle di persone, né allegati. Questo il suo testo: "si allega inoltre, per un uso più generale, una copia della rappresentazione a mezzo Plotter Selenia della situazione voli del 2.06.82 nell'intervallo orario 17.10-17.30Z, durante una esercitazione aero-navale NATO sul Tirreno, così come rilevata dal radar Marconi di Fiumicino (canale 1). Tale mappa può essere di qualche interesse per i seguenti motivi: 1. è evidente la quantità di voli presenti in un'area relativamente vasta e interessanti le aerovie; 2. gli aeromobili delle portaerei americane usano quasi sempre il transponder SSR e sono pertanto visibili sugli schermi radar dei controllori come tracce presentate con simbolo, codice numerico SSR e, quando presente quota; 3. sono visibili con notevole continuità (elevato numero di plot in sequenza) anche aeromobili senza SSR visti cioè dal solo radar primario; 4. sono visibili aeromobili a bassissima quota (300 piedi!); 5. Nelle traiettorie dei voli (ad esempio per il volo Alitalia AZ132 che si inserisce sull'A13 dopo un tratto parallelo all'A1) è rilevabile il notevole errore angolare fra il radar primario e l'SSR: i plots primari (+) o combinati (*) risultano su un allineamento palesemente diverso da quello dei plot SSR (x); 6. Anche per i plots primari (combinati), sulle traiettorie radiali rispetto al radar, l'errore azimutale è elevato". IL Russo non ha mai parlato di questo documento nel corso dei vari esami testimoniali né tantomeno nel corso dell'interrogatorio del 24.09.92. Il documento, come già detto datato 25.02.92, è stato preparato dopo che il Russo ha ricevuto la comunicazione giudiziaria del 30.12.91 e sette mesi prima dell'interrogatorio. Questa valutazione compiuta nel giugno 82 mette in chiaro che il Russo ricavò i dati di un'esercitazione di velivoli americani nella stessa zona dell'incidente, aerovia Ambra 13, per confrontarli, probabilmente, con il plotting da lui ricavato il giorno dopo l'incidente. Pertanto non sono assolutamente conformi a verità le sue affermazioni di non esser mai venuto a conoscenza della presenza di traffico americano la sera dell'incidente, perché l'unica spiegazione che si può dare alla redazione dei dati nel 1982 era quella di mostrare come emergesse nel plotting la presenza di velivoli americani in esercitazione sulla stessa aerovia ove era accaduto il disastro del DC 9.

Come già detto il Russo fu il custode dei nastri radar e TBT fino alla data del 21 luglio 80. E' di rilievo anche la dichiarazione resa dal colonnello Fiorito nell'esame testimoniale del 16.10.90 in cui afferma che vennero effettuate le copie dei nastri sia radar che TBT. Pertanto la persona che ha

consegnato i nastri per la copia a cui poi sono stati nuovamente restituiti non può essere che il Capo Ufficio Operazioni, cioè il Russo, che li custodiva. Questo materiale riprodotto non è stato mai consegnato né trovato nel corso dei vari sequestri ed acquisizioni eseguiti presso lo Stato Maggiore e ai Comandi periferici. Né egli ne ha mai parlato, così come non ha mai parlato delle altre registrazioni, quelle effettuate sui cinque restanti registratori, la cui esistenza, come si è detto, è stata scoperta solo nel '96.

Altro documento che non è stato reperito è il "LOG" del turno notturno del 27 giugno 80, atto importante per l'inchiesta. La singolarità sta nel fatto che tutti gli altri "LOG" dei giorni del mese di giugno e luglio 80 sono stati trovati (v. sequestro del 30.10.91 e 26.11.91). In questo documento erano riportati i nominativi del personale in servizio in sala operativa nonché le annotazioni degli eventi di maggior rilievo, verificatisi durante il turno. In esso quindi dovevano essere trascritti il contatto telefonico con l'ambasciata americana in Roma, gli avvisi alla scala gerarchica, la presenza del traffico americano nella zona dell'incidente. Si ricordi che per addivenire all'identificazione del personale in servizio in sala operativa è stato necessario escutere tutto il personale in servizio nel giugno 80 all'ACC di Ciampino, circa 350 persone sulla base degli elenchi dei viveri di conforto che venivano distribuiti al personale. Per giungere infine all'identificazione di una parte del personale e non dell'intero turno della sera del 27 giugno 80. Questo documento, come da prassi, si conservava unitamente ai nastri e veniva utilizzato dall'Ufficio inchieste dell'ITAV per l'escussione dei controllori in servizio nel caso si verificavano incidenti o mancate collisioni. E' da ritenere pertanto che anche il LOG del turno notturno del 27 giugno 80 sia stato conservato e custodito dal Capo Ufficio Operazioni della RIV, cioè il tenente colonnello Giorgio Russo.

I fatti ascritti, in conclusione, sono pienamente provati. Ma quello sussunto sotto l'art.323 c.p. non è più preveduto dalla legge come reato, mentre quello sotto l'art.479 c.p. è prescritto. Per queste ragioni deve dichiararsi non doversi procedere a carico del Russo.

2. Zuliani Roberto.

Lo Zuliani è imputato del delitto di cui agli artt.81, cpv, 61 nr.2, e 361 c.p. perchè, al fine di commettere i reati di cui ai capi H e I dell'epigrafe, ometteva di redigere verbale, e di riferirne all'AG, delle dichiarazioni rese da Sinigaglia Guglielmo, Oldrini Francesca e Pinna Antonangelo,

concernenti sia le reali cause dell'aggressione dal primo patita e in relazione alla quale i predetti erano stati sentiti, sia presunte responsabilità di terzi nell'abbattimento del DC9 Itavia, nella morte del capitano Puppo, nell'omicidio di Giuseppe Ferro, nel delitto di cui all'art.336 c.p. in danno del brig. Colongo, nell'esplosione di un colpo di arma di fuoco contro il Sinigaglia. (capo G). Nonché del delitto di cui agli artt.48 e 479 c.p., perchè, nel far trasmettere da un sottordinato alla Stazione dei CC. competente per territorio gli atti relativi all'aggressione patita da Sinigaglia Guglielmo e in particolare il verbale di denuncia sporta dal Sinigaglia, nel quale si attestava falsamente che l'aggressione era avvenuta a scopo di rapina, da parte di persone per la cui identificazione quegli non era in grado di fornire elementi, ometteva di riferire che il Sinigaglia aveva asserito di essere stato percosso a causa della sua conoscenza di fatti concernenti il disastro aviatorio di Ustica e del suo tentativo di procurarsi documentazione relativa al coinvolgimento di uno Stato estero, e così faceva falsamente attestare che si trattava di denuncia per rapina e non di aggressione non motivata da lucro (capo H).

E quindi dello stesso delitto, perché predisponendo per la trasmissione al GI di Roma, titolare del procedimento contro ignoti imputati di strage un rapporto a firma del Comandante del Reparto maggiore Umberto Massolo, relativo alle dichiarazioni di Sinigaglia Guglielmo, nel quale si attestava falsamente: 1) che il Sinigaglia “aveva espresso il desiderio di parlare urgentemente con un ufficiale per riferire fatti di particolare gravità”, tacendosi invece che questi aveva reso le dichiarazioni a seguito del pestaggio al quale era stato sottoposto, fatto per il quale lo stesso Zuliani procedeva; 2) che il Sinigaglia “sosteneva di essere stato picchiato da cinque persone”, omettendo di riferire che lo stesso era stato sottoposto a visita medica presso il Pronto Soccorso dell'Ospedale Fatebenefratelli, come risultante anche da referto medico, non ancora trasmesso formalmente dall'ospedale predetto, ma già noto allo Zuliani; 3) che “dovrebbe essere a conoscenza di tutta la vicenda un altro giornalista di Panorama, Antonangelo Pinna”, omettendo di riferire che questi aveva in realtà soccorso il Sinigaglia dopo l'aggressione ed era stato interrogato (senza che venisse redatto verbale), unitamente a Francesca Oldrini; 4) che dagli accertamenti svolti presso il luogo di residenza del Sinigaglia era risultato che questi era soggetto di pessima condotta morale e civile, dedito alla consumazione di truffa e millantatore, e che si era spacciato per tenente dell'Arma e medico, omettendo di riferire sia l'episodio delle minacce asseritamente patita dal Comandante della Stazione dei Carabinieri di San Pellegrino che il contenuto delle informazioni ricevute dal S.I.S.MI, organismo al quale Zuliani si era immediatamente rivolto; nonché per aver omesso informazioni

essenziali, quali quelle concernenti gli asseriti omicidi di Ferro e Puppo, il ruolo asseritamente svolto dal Sinigaglia in attività di destabilizzazione concernenti la Libia, nonché che il Sinigaglia aveva affermato di essere stato colpito da un proiettile (capo I).

Zuliani Roberto, tenente dei Carabinieri, nel maggio 89 prestava servizio presso il Nucleo Operativo di Milano.

L'ufficiale "entra" nell'indagine il 27 maggio 89 quando con un rapporto da lui redatto ma a firma dal Comandante del Reparto Operativo, maggiore Umberto Massolo, indirizzato al Tribunale di Roma, dott. Santacroce (!), riferiva sui fatti sopra specificati.

Lo Zuliani, escusso da questo GI in data 10.09.90 in merito all'aggressione subita dal Sinigaglia, e su quanto riferito con rapporto trasmesso dal Reparto Operativo di Milano anche a questo GI, ha dichiarato che la sera del 22 maggio 89, mentre era in servizio come ufficiale di reperibilità presso il Nucleo Operativo dei Carabinieri di Milano, fu chiamato a casa perché una persona voleva conferire urgentemente con un ufficiale. Raggiunse l'ufficio verso le ore 04.00 ove ad attenderlo vi era un individuo che sembrava in stato confusionario ed emanava odore di alcool. Questi era stato appena medicato presso un pronto soccorso, in quanto - come aveva detto - era stato aggredito. Aveva anche riferito di essere amico del capitano Puppo dell'Arma, con il quale aveva fatto diverse operazioni di servizio. Il capitano Puppo era poi deceduto in un incidente d'auto. Aveva anche aggiunto di essere in possesso di notizie di grande importanza sul caso Ustica e che avrebbe riferito solo se avesse avuto assicurazioni di protezione.

L'individuo che disse di chiamarsi Sinigaglia dopo aver avuto generiche assicurazioni, iniziò a raccontare di essere venuto a conoscenza di un'operazione denominata "Eagles run to run", nella quale francesi, americani, italiani e forse tedeschi, avrebbero dovuto trasportare una forza da sbarco in Libia per un'operazione di destabilizzazione del governo di Gheddafi. Il Sinigaglia aveva appreso queste notizie in qualità di appartenente ai Servizi Segreti della Legione Straniera.

Costui aveva il naso fratturato ed asseriva di essere stato colpito alla spalla da un proiettile di arma da fuoco. Esso Zuliani gli aveva chiesto di mostrargli la ferita, che non risultava dal referto in suo possesso, ma sulla spalla non apparve alcuna lesione. Quella sera stessa sparse denuncia per lesioni, nella quale asseriva di essere stato aggredito per rapina, mentre a lui rivelò di essere stato aggredito perché un alto ufficiale dei servizi segreti francesi aveva trasmesso ai giornalisti Cantore e Tonelli documenti su Ustica, dai quali risultava che l'aereo era stato abbattuto nel corso delle

operazioni suddette. L'ufficiale francese si era convinto che egli aveva sottratto il dossier e che il documento era ancora in suo possesso e di una giornalista, tale Francesca Oldrini. Il giorno successivo convocò nel suo ufficio Pinna ed Oldrini che gli riferirono che anche a loro il Sinigaglia aveva raccontato simili storie. Inoltre, Pinna gli disse di aver ricevuto una telefonata dal Sinigaglia che gli chiedeva aiuto, ma di non essere uscito di casa, vista la tarda ora. (v. esame Zuliani Roberto, GI 10.09.90)

Nel successivo interrogatorio Zuliani afferma che Pinna ed Oldrini si erano recati da lui, due giorni dopo averlo contattato telefonicamente. I giornalisti gli avevano riferito che il Sinigaglia dal 28 marzo precedente li stava portando in giro per mezza Europa alla ricerca di notizie su Ustica e di un dossier che però non erano mai riusciti ad acquisire.

L'Ufficio contestava che l'AG di Milano non era stata informata delle dichiarazioni rese dal Sinigaglia sulle reali motivazioni dell'aggressione, così come l'AG romana non era stata informata, a seguito del rapporto dell'entità delle lesioni, sull'esistenza di un referto medico. Contestava inoltre che nel rapporto non si faceva alcun riferimento nè alla vicenda del capitano Puppo, nè a quella dell'esplosione di colpo d'arma da fuoco. In merito l'imputato dichiarava che per quanto concerneva la vicenda del Puppo, il Sinigaglia aveva dichiarato che questi era morto per un incidente stradale, ma che riteneva che fosse stato ucciso perchè era coinvolto in molte indagini e perciò qualcuno volle fargliela pagare. Poichè egli era al corrente che il capitano era morto per un incidente stradale, non diede peso alle dichiarazioni del Sinigaglia. Aveva sentito parlare di Puppo, perchè era stato per diversi anni al N.O. di Milano e alcuni sottufficiali che erano stati alle sue dipendenze avevano lavorato con lui dall'ottobre 88.

In merito alle lesioni di arma da fuoco, una volta constatato che non vi erano lesioni obiettive, non ritenne di farne menzione.

Per ciò che concerneva la separazione dei rapporti, e l'omessa trasmissione del referto da allegare al rapporto inviato dall'AG romana, dichiarava che il referto era pervenuto alla legione di Milano il 31.05.89, e quindi dopo che egli aveva inviato il rapporto al GI di Roma; mentre la denuncia di rapina era stata trasmessa alla Stazione di Milano competente per territorio.

Non aveva redatto un verbale delle dichiarazioni del Sinigaglia, nè fatto cenno nella denuncia per la rapina, perchè aveva stimato le dichiarazioni del Sinigaglia confidenziali. Aveva parlato al telefono al Giudice romano, il quale aveva ordinato di trasmettergli un breve rapporto. Il giorno successivo aveva avvisato il capitano Castaldi del Centro S.I.S.MI

di Milano, riferendogli anche il contenuto delle dichiarazioni di Sinigaglia, e informalmente gli aveva dato una copia del rapporto inviato al Giudice.

Sempre nello stesso interrogatorio, in merito alle diverse versioni fornite, dichiarava: “Mi riporto al rapporto del 27.05.89 dove è scritto chiaramente che il Sinigaglia era stato picchiato da cinque persone tutte appartenenti ai servizi segreti francesi, circostanza inserita nel rapporto ma non nella denuncia, perché, come ho detto, Sinigaglia altrimenti si sarebbe rifiutato di firmarla”.

Di seguito, in merito allo stesso argomento, l'imputato ricordava che il Sinigaglia gli aveva riferito di essere stato colpito da un'esplosione da arma da fuoco, qualche tempo prima, mentre si trovava in Francia alla ricerca del dossier con i giornalisti.

Quindi dichiarava che il contatto con il personale del S.I.S.MI, capitano Castaldi, era avvenuto tramite un sottufficiale alle sue dipendenze. Pinna ed Oldrini non gli avevano mai parlato di sottufficiali dell'Arma ai quali si sarebbero rivolti per verificare l'attendibilità del Sinigaglia. Solo successivamente, consultando i suoi appunti, aveva rilevato che nel colloquio con i giornalisti si era parlato di un brigadiere, tal Colongo, di San Pellegrino, che a dire di Pinna e Oldrini conosceva la storia raccontata dal Sinigaglia. Non ricordava però se avesse parlato o meno con il brigadiere.

In merito agli appunti, (contenuti nel fascicolo nr.0187640 del N.O. di Milano acquisito agli atti) in particolare lì ove è riportato: “28/03/89” riferiva: “la data è palesemente errata - l'appunto è di mio pugno - 28/05/89 - Anzi ricordo meglio, è la data in cui Sinigaglia ha telefonato per la prima volta a Pinna. Enzo Mastroilli è un giornalista del Corriere della Sera, ma non so per quali ragioni Pinna e Oldrini ne avevano dato il nominativo. Piazza Falterona... è il luogo ove Sinigaglia è stato ritrovato dalla pattuglia”. (v. interrogatorio Zuliani Roberto, GI 09.07.91).

Il giornalista Pinna Antonangelo, escusso in data 10.09.90, dichiarava di essere stato chiamato nel maggio 89 per telefono dal Sinigaglia in piena notte, fra le tre e le quattro, costui gli aveva narrato di essere stato aggredito da più persone e di essere stato fatto segno a colpi da arma da fuoco. Pinna lo aveva raggiunto nei pressi di piazzale Brescia, trovandolo con il naso spaccato e la testa ferita; lo aveva preso in macchina per condurlo al pronto soccorso del Fatebenefratelli; durante il tragitto aveva incontrato una pattuglia dei Carabinieri, cui consegnava il Sinigaglia. L'indomani mattina alle sei, Sinigaglia lo richiamò a casa e si diedero appuntamento davanti la caserma dei Carabinieri di via Moscovia; lì prelevò il Sinigaglia e lo condusse alla stazione. Durante il tragitto, il Sinigaglia gli riferì di aver narrato la storia di Ustica al tenente Zuliani. Successivamente, Zuliani gli

disse di aver interrogato il Sinigaglia e gli confermò che quest'ultimo presentava un foro di proiettile alla spalla. (v. esame Pinna Antonangelo, GI 10.09.90)

La Oldrini Francesca, dal canto suo, dichiarava di aver ricevuto una telefonata dal Sinigaglia presso la sua abitazione, la notte tra il 21 e 22 maggio all'una. Nel corso della conversazione l'uomo le aveva riferito che lo avevano massacrato e che stava morendo in una cabina telefonica. La Oldrini lo invitò a chiamare immediatamente Pinna. L'indomani, ella unitamente al Pinna, si era recato presso l'ufficio del tenente Zuliani e commentando l'accaduto aveva sentito parlare i due di una ferita di arma da fuoco alla spalla sinistra, facendo riferimento al calibro 22 ed alla parola "Magnum". (v. esame Oldrini Francesca, GI 10.09.90)

Su tali imputazioni, a parte le discolpe dell'imputato ha svolto argomentazioni meritevoli di considerazione la sua difesa. In primo luogo sulla omissione del fatto che il Sinigaglia dopo il pestaggio subito, fosse stato sottoposto a visita medica per ferita probabilmente originata da arma da fuoco. In vero di tale circostanza lo Zuliani non era stato mai informato. Lo stesso è avvenuto al riguardo dell'"interrogatorio" del giornalista Antonangelo Pinna. In effetti un'escussione formale non è mai avvenuta, non esiste alcun verbale, il Pinna non ha deposto in tal senso. Quanto ai rapporti con il S.I.S.MI, Zuliani non li nega, ma essi ebbero ad oggetto fatti pervenuti alla conoscenza dell'ufficiale in epoca successiva alla redazione del rapporto. Anche al riguardo delle cause dell'aggressione subita dal Sinigaglia, nel rapporto chiaramente si indica che essa trovava motivo nella sottrazione da parte del Sinigaglia stesso di documentazione inerente la strage di Ustica. Infine pure sull'esistenza di due distinti rapporti – uno all'AG di Milano, l'altro a questo GI – a contenuto difforme, non può dirsi che tal fatto di per sè provi il doloso occultamento della verità. Tanto più che quei due rapporti furono redatti da due soggetti diversi. E comunque l'imputato ha tempestivamente informato quest'Ufficio sulla vicenda riferita dal Sinigaglia e, di più, ha spontaneamente consegnato, all'atto del suo esame testimoniale, il fascicolo personale dello stesso Sinigaglia.

Non v'è assolutamente prova di dolo nelle omissioni addebitate all'imputato, che di sicuro devono essere attribuite solo alla sua breve esperienza di servizio all'epoca dei fatti, e dovevano essere più incisivamente controllate dal suo superiore diretto.

Per effetto del dettato del capoverso 152 c.p.p. del '30 deve darsi prevalenza alla formula di proscioglimento pieno rispetto al non doversi procedere per estinzione dei reati ascritti, richiesta dal PM.

3. Sinigaglia Guglielmo.

Di Sinigaglia s'è a lungo parlato nella parte generale, delle sue storie fantastiche e dei procedimenti per calunnia che ne sono derivati. Di questo personaggio, che di sicuro conosce alcune verità negli affari del DC9 e del MiG23, che di sicuro è stato “mandato” in questa inchiesta perché la inquinasse più di quanto già non lo fosse, si dovrebbe discernere lo scarso grano dal soffocante loglio. A prescindere dal valore di questa cernita che comunque sarebbe minimo o nullo, perché con la commistione di vero e falso Sinigaglia e i suoi committenti hanno raggiunto gli effetti che si proponevano. Già appartenente alla Legione Straniera francese da cui aveva disertato nel 1983, ha riferito che, nel corso dell'operazione congiunta, come s'è già detto, tra forze aeronavali italiane, americane, francesi ed inglesi, finalizzata alla destabilizzazione del regime del colonnello Gheddafi, venne causato per errore l'abbattimento del DC9 italiano.

La missione a cui il legionario disse di aver partecipato in qualità di coordinatore a bordo di un velivolo inglese per la sorveglianza radar “Nimrod” aveva, tra l'altro, come obiettivo l'abbattimento di un velivolo libico con a bordo un importante personaggio del Paese nord-africano da parte di un MiG della stessa nazionalità pilotato da un oppositore del regime; nella circostanza era stata anche valutata l'ipotesi secondo la quale, in caso di mancata intercettazione da parte del cennato MiG, sarebbero dovuti intervenire dei caccia decollati dalla portaerei francese Foch. Il MiG incaricato dell'intercettazione venne, però, a sua volta intercettato e colpito da uno YAK 36 decollato dalla Kiev; nell'occasione venne colpito il DC9 dell'Itavia. Nel corso del rientro verso l'aeroporto di Decimomannu l'aereo Nimrod ricevette un messaggio in lingua francese che riferiva di un abbattimento di un velivolo civile. Nel corso dei molteplici esami Sinigaglia più volte ha modificato le sue versioni, come lì ove fa menzione della partecipazione di altri due velivoli Nimrod in volo contemporaneamente, su uno dei quali esso era imbarcato – uno con compiti di controllo della portaerei russa Kiev, orbitante a largo delle coste greche e l'altro in volo al largo del golfo della Sirte – come lì ove aggiunge che il velivolo civile, dopo l'abbattimento, non si inabissò immediatamente ma rimase, galleggiando, sulla superficie del mare; e sul luogo dell'incidente furono inviati alcuni aliscafi “Sparviero”, probabilmente con il compito di imbracare il velivolo per facilitarne il galleggiamento; come lì ove asserisce che successivamente, verso le 23.30, il comando operativo interforze diede l'ordine di far

inabissare, mediante l'applicazione di cariche "morbide di Dynagel", il velivolo per eliminare testimoni scomodi.

Le indagini su queste dichiarazioni portarono ad accertare che la massima parte di esse era priva di fondamento, che egli aveva sì militato nella Legione Straniera, ma la sua ferma si era protratta solo dal 5.11.75 all'8.08.76, data in cui aveva disertato dal IV Reggimento di stanza a Castelnaudary; atto per cui era stato sottoposto a procedimento penale militare in Francia.

Dalla consultazione degli annuali militari dell'epoca si rileva che nel 1980 i velivoli Nimrod attrezzati per la sorveglianza aerea, anche se in fase di progettazione, non erano ancora operativi. Discorso analogo anche per gli aliscafi "Sparviero", che ad esclusione del prototipo sperimentale entrato in servizio nel '74, saranno impiegati operativamente solo nel periodo compreso tra l'81 e l'82.

Inoltre in quei giorni nel Mediterraneo non era presente, come si rileva dalla consultazione dei resoconti giornalieri del SIOS-MM, la portaerei russa Kiev; mentre la sera dell'incidente la portaerei Foch, unitamente all'altra portaerei francese Clemenceau, era ancorata nel porto di Tolone, come si rileva dalla risposta data dalle autorità francesi rogate.

Anche il ben noto "Dossier" che il Sinigaglia più volte ha citato e promesso di consegnare alla stampa, e che avrebbe permesso di acquisire nuove conoscenze sulla vicenda, confermando le dichiarazioni dell'imputato attestandone la sua partecipazione alla missione, non fu mai, nonostante le sue promesse ricevuto né dall'AG né dalla stampa.

Ma se non hanno trovato conferme le circostanze di rilievo esposte, appare inquietante come il Sinigaglia, accanto a tali e tanti elementi palesemente falsi, abbia riferito anche di fatti relativi all'omicidio di Giuseppe Ferro ricollegabile all'attività anti-libica da questi svolta, ed all'incidente occorso al capitano dei CC. Giovanbattista Puppo ucciso, a dire del legionario, in quanto stava occupandosi delle indagini inerenti il caso Ustica.

Gli accertamenti espletati sul delitto Ferro hanno confermato che il medesimo, ucciso nel palazzo ove aveva sede Radio Mazara International, emittente presso cui l'ex legionario aveva effettivamente lavorato, era realmente in contatto con Sinigaglia e con Patri; quest'ultimo pesantemente coinvolto in attività commerciali con Paesi arabi, come si desume anche da attività informativa acquisita da questo Ufficio concernente proprio i rapporti con i libici.

Va inoltre segnalato che anche se il Ferro non era proprietario di un motopeschereccio, mezzo con cui avrebbe attuato il traffico di armi con la

Libia, era stato socio di maggioranza della “Conserviera Sud” S.r.l., il cui oggetto sociale era “l’industria, il commercio, l’importazione e l’esportazione di prodotti ittici”.

Con riferimento al decesso del capitano dei Carabinieri, di cui è cenno nelle deposizioni del Sinigaglia, è stato accertato che effettivamente il Puppo perse la vita in un singolare incidente stradale e che l’ufficiale aveva fatto domanda per accedere al S.I.S.DE e che tale domanda era stata rigettata. A proporre l’assunzione era stato Rossi Pietro, direttore nel 78 del Centro S.I.S.DE di Milano, il cui nominativo è risultato essere annotato su fogli manoscritti sequestrati allo Zuliani.

In conclusione si deve affermare, sulla scorta delle osservazioni del PM, che il delitto di falsa testimonianza essendo stato commesso entro il novembre del 90 è prescritto. Che quello di calunnia – non avendo l’imputato mai indicato quali responsabili delle attività belliche soggetti identificati o identificabili, giacchè a parte generiche indicazioni di Stati e di Forze armate, egli non ha mai specificati quali mezzi organi o persone fossero coinvolti - (a parte l’indicazione di Falco Accame, riferita ai giornalisti Pinna e Oldrini, ma non in sede di esame testimoniale) va qualificato perciò come simulazione di reato commessa in concorso formale del delitto di falsa testimonianza, e quindi come questo prescritta.

* * * * *

Capitolo VI
Le restanti posizioni degli imputati dal n.37 al n.48 dell'epigrafe.

1. Alloro Umberto.

Alloro all'epoca, tenente colonnello dell'Arma dei Carabinieri, rivestiva l'incarico di vice Direttore della 3^a sezione della 1^a Divisione - Contro Spionaggio del S.I.S.MI.

Alloro ha avuto un ruolo importante nella trattazione dei fatti di cui è processo, in quanto sostituì il colonnello Lombardo in momenti delicati in quel mese di luglio 80.

La sua condotta sin dalla prima testimonianza, è stata quella dell'assoluta chiusura. Egli mente su quasi tutte le circostanze contestategli. Immediatamente prende le distanze dall'attività informativa relativa al DC9 Itavia, che risulta riepilogata nell'appunto del 29 luglio 80, confermando di esserne stato soltanto il compilatore (non ne avrebbe potuto fare a meno in quanto sull'appunto figurano apposte le sue iniziali "AU"), ma tiene a precisare, però, di averlo redatto sotto dettatura del colonnello Notarnicola. Tiene anche ad osservare che l'appunto venne siglato da Masci, in quanto egli era stato inviato da Notarnicola presso il generale Tascio per consegnare o ritirare un plico di cui - aggiunge - non conosceva il contenuto. Si vedrà più innanzi che egli invece non poteva non conoscerlo. Osserva che in relazione al DC9 non svolse nessuna attività informativa né tantomeno di esserne a conoscenza.

Altra menzogna sulla presenza di Masci in Calabria e sulla relazione che quest'ultimo redasse al rientro. Egli infatti afferma falsamente di non saper nulla delle richieste del Centro CS di Bari così come nega di aver dato incarico a Masci sulla vicenda del MiG libico (v. esame Alloro Umberto, GI 15.07.93). Sarà accertato, invece, non solo che sapeva delle richieste al Centro CS di Bari - risulta una annotazione di suo pugno sulla missiva di Bari del 29 luglio dal seguente tenore "Masci sa tutto - 29/7" - ma che fu proprio lui a disporre che Masci riferisse sui fatti appresi in Calabria sulla caduta del MiG libico. Ciò è stato rilevato sia dalla documentazione acquisita che dalle dichiarazioni di Masci. Quest'ultimo afferma che l'incarico di redigere l'appunto del 28 luglio 80 gli pervenne proprio da Alloro.

Alloro conferma le dichiarazioni rese anche in sede di interrogatorio. Nonostante la contestazione di precise circostanze, che non potevano non essere di sua conoscenza, ribadisce di non sapere nulla, arrivando addirittura ad affermare di non essersi mai occupato della vicenda del MiG libico.

Preso atto della fotocopia della minuta dell'appunto del 28 luglio, relativo al MiG libico, rinvenuto presso il SIOS/A in cui il generale Tascio annota di suo pugno "da T.Col. Alloro 1^a Divisione (consegnata in data 29/7/80)" risponde di non poter escludere né confermare che potesse trattarsi di quanto contenuto nella busta che consegnò al Capo del SIOS (v. interrogatorio Alloro Umberto, GI 11.10.96).

Nuovamente interrogato non modifica le sue mendaci dichiarazioni, precisando che nessuno gli parlò, all'interno della sua sezione, di telefonate ricevute dalla Calabria da Masci. Esclude, ancora una volta, così mentendo, di aver mai trattato la pratica del MiG libico e di aver seguito le acquisizioni del Centro CS di Bari.

Solo a seguito delle contestazioni dell'Ufficio concernenti l'annotazione di suo pugno apposta sulla missiva di Bari del 29 luglio, finisce per ammettere di esserne stato informato da Masci. Asserisce però di non ricordare cosa Masci gli avesse riferito (v. interrogatorio Alloro Umberto, GI 22.10.96).

Posto a confronto con quest'ultimo sul contrasto in merito alla disposizione ricevuta da Masci di relazionare su quanto appreso in Calabria, ribadisce di non aver dato nessun incarico a Masci. Questi invece contesta ad Alloro che proprio sulla minuta dell'appunto del 28 luglio ben si rileva la sua firma (v. confronto Alloro/Masci, GI 12.12.96).

In conclusione si può affermare che Alloro ha certamente mentito sino alla fine dell'istruttoria. Egli ha negato di essersi mai interessato alla caduta del DC9 ed a quella del MiG libico. E' stato accertato invece il contrario. E' sufficiente il riferimento alle numerose sigle di visto di suo pugno apposte su documenti relativi sia al DC9 che al MiG libico.

Ha negato di essere a conoscenza dell'attività informativa compiuta sul DC9 Itavia, che sarà la base dell'appunto del 29 luglio, ammettendo di essere stato soltanto il compilatore di questo documento, sotto dettatura del colonnello Notarnicola. Costui, invece, ha escluso di aver mai avuto l'abitudine di dettare i suoi appunti. Risulta inoltre poco credibile che Alloro nella sua veste di vice direttore di sezione non conoscesse l'attività informativa che si stava svolgendo sulla vicenda proprio nel suo ufficio.

Ha negato di conoscere le richieste di acquisizioni al Centro CS di Bari. Invece é stato accertato che su quel foglio egli appone di suo pugno l'annotazione "Masci sa tutto".

Ha negato di essersi occupato del MiG e di aver dato incarico a Masci di redigere una relazione, così come invece ha sempre dichiarato Masci. E' stato invece accertato il contrario. Sulla minuta dell'appunto del 28 luglio si rileva la sua firma.

Ha negato di conoscere il contenuto di quanto consegnato asseritamente in busta chiusa al generale Tascio. E' stato accertato che in quella occasione - 29 luglio 80 - è stata consegnata informalmente la minuta dell'appunto sul MiG del 28 luglio. Pertanto appare alquanto risibile che egli non ne conoscesse il contenuto, in quanto si trattava proprio dell'appunto di cui aveva ordinato la redazione a Masci. Va rilevato inoltre che il documento viene consegnato non da un latore qualsiasi, ma proprio da Alloro cioè da un ufficiale, che non solo era organico alla sezione che si stava occupando della vicenda, ma anche colui che aveva seguito e partecipato alla redazione del documento e che pertanto avrebbe potuto - a richiesta del capo del SIOS - rispondere ad eventuali richieste di precisazioni.

Da rilevare, infine, che l'appunto consegnato a Tascio é da inquadrare in quell'attività informale diretta ad accertare l'eventuale connessione tra i due eventi (DC9-MiG23) che era stata posta in essere tra i due Servizi. Attività che é stata negata da tutti, ma che ha trovato conferma sia nelle acquisizioni dei tracciamenti radar a Martina Franca, sia nell'annotazione apposta nel brogliaccio di Tascio del 1980 sotto la data del 28 luglio 80, di cui si é già fatto ampiamente riferimento in altra parte di questo provvedimento.

La situazione probatoria è quindi tale - tenuto conto dei nuovi criteri di valutazione delle prove - da imporre il rinvio a giudizio dell'imputato secondo la contestazione di cui all'epigrafe sotto il capo AM).

2. De Angelis Vincenzo.

Il capitano De Angelis Vincenzo, al tempo del fatto era capo dell'Ufficio Operazioni presso il sito di Licola. Veniva sentito su Ustica per la prima volta dalla Commissione Stragi; in quella sede dichiarava che la sera della sciagura era in licenza; riferiva poi del DA1, specificando che dal "DA1 non viene estratto nulla, a meno che non sia espressamente richiesto"; precisava che al sito di Martina Franca venivano riportate soltanto le tracce più significative. Aggiungeva che il documento doveva essere conservato, per regolamento interno, per un anno e che i relativi modelli venivano conservati in un magazzino che fungeva da archivio, sino alla distruzione. Riferiva che Comandante all'epoca del fatto era il colonnello Mandes, assente per un corso a Firenze dal 28 giugno sino al 13 luglio, mentre il vice comandante era il maggiore Carchio. Riferiva inoltre di aver trasmesso i

plottaggi richiesti dalla 3^a Regione Aerea a seguito del provvedimento del giudice Guarino dell'11 luglio 80, firmando la nota di trasmissione per il comandante Carchio; oltre che ai Carabinieri di Palermo, che operavano per Guarino, li aveva trasmessi alla 3^a Regione Aerea, all'ITAV, allo SMA Ufficio Operazioni e al 3° ROC, essendo a conoscenza che tutto il materiale richiesto dall'AG era concentrato a Trapani Birgi. Non forniva alcuna spiegazione in relazione alla mancata conservazione di quel DA1 che era comunque un documento relativo ad un incidente aereo - si rammenti che la stessa Aeronautica ha più volte affermato che si procede sempre alla conservazione integrale di tutte le documentazioni e gli oggetti concernenti disastri aviatori -. Affermava che non vi erano state né riunioni né discussioni sui dati radar, nemmeno sulle difformità di orari che emergevano presso i tre Centri radar - Ciampino, Licola e Marsala - interessati direttamente all'evento. Asseriva che si era parlato solo di esplosione a bordo e di caduta per cause tecniche, aggiungendo che se quella sera fosse comparso qualche velivolo "strano" vi sarebbe stato allertamento e di conseguenza l'avvistamento sarebbe stato riportato sul DA1. Quanto alla difformità tra i dati inviati il 28 giugno tramite telex e quelli dell'11 luglio 80, ammetteva la possibilità di "discrepanze", perché nella trasmissione per telefono potevano essere state riportate delle imprecisioni od omessi dati significativi; comunque non riusciva a dare spiegazioni su tali difformità. (v. audizione De Angelis Vincenzo, Commissione Stragi 07.12.89).

Esaminato dall'Ufficio, ha confermato le dichiarazioni rese in sede parlamentare e si è soffermato su particolari circostanze relative alla sua attività a Licola. Ha dichiarato di essere stato informato dell'evento solo al rientro in sede dopo qualche giorno, cioè il 30 di quel giugno. Intorno al 10 seguente era pervenuta al suo Ufficio la richiesta - da parte del Comando del sito che a sua volta l'aveva ricevuta dalla 3^a Regione Aerea - di fornire dati degli avvistamenti radar sul Tirreno in arco di tempo corrispondente all'ora del disastro. Egli aveva compilato, estrapolando i dati richiesti con l'ausilio dei suoi sottufficiali dal registro DA1, il documento "che rappresenta la estrapolazione dei dati risultanti dal DA1"; precisava di non aver mai ricevuto decreti di sequestro del registro DA1, né di altra documentazione relativa agli avvistamenti di quel 27 giugno. (v. esame De Angelis Vincenzo, GI 16.02.90).

Divenuto indiziato per la distruzione del DA1, veniva nuovamente interrogato. Dichiarava di aver sì preparato "l'incarto", ma di averlo affidato al Comando per la spedizione. Ricordava che nel luglio 80 era stato inviato addirittura un velivolo per portare la documentazione a Trapani Birgi, ma non rammentava la spedizione dei telex, sia perché non era presente la notte

dell'invio sia perché l'operazione spettava al centro comunicazioni. I telex, aggiungeva, venivano conservati presso l'ufficio Operazioni e se non c'erano richieste o indicazioni particolari venivano distrutti con verbale di distruzione o meno, a seconda se fossero classificati o meno.

Il Centro, nel momento in cui trasmetteva il telegramma, registrava sul protocollo orario e quant'altro necessario; copia dello scritto veniva inviato all'Ufficio Operazioni ed altra copia veniva conservata al centro comunicazioni del sito. Non sapeva spiegare le ragioni per cui non avesse usato i plottaggi della notte del 27 per compilare la nota che egli redige di lì a pochi giorni, asserendo di non esserne stato a conoscenza; affermava di non aver mai eseguito un lavoro di plottaggio personalmente e quindi neanche in quell'occasione, evidenziando che detti lavori erano di competenza della segreteria. Non riusciva a ricordare altro se non di essersi informato, chiedendo notizie per telefono presso il Centro, dopo che sulla stampa era apparso che quei documenti erano stati distrutti, su cosa fosse successo nell'84. (v. interrogatorio De Angelis Vincenzo, GI 24.09.92).

Dichiarava, inoltre, in relazione alla protocollazione del documento dell'11 luglio 80, di non aver mai protocollato alcun documento, essendo questo un compito devoluto ai sottufficiali. (v. interrogatorio De Angelis Vincenzo, GI 06.02.96).

Sulla dichiarazione resa nel 1992 secondo cui la documentazione richiesta dalla 3^a Regione Aerea, per conto dell'AG, era stata inviata a Trapani Birgi con un mezzo aereo, l'Ufficio contestava all'indiziato che a seguito della consultazione del registro dei voli di Grazzanise nel periodo dal 19.09.79 al 21.10.81 della 609^o squadriglia, non era risultato alcun volo dalla cennata base a Trapani-Birgi a partire dall'11.07.80 - come detto, data di inoltro del documento - sino alla fine del mese; in proposito non sapeva fornire alcuna spiegazione, affermando di aver appreso la circostanza dal noto Carchio. Dopo aver assunto il comando a Marsala nel 1986 non ha mai apposto firme, numerazioni o vidimazioni sui registri di sala operativa che erano già stati accantonati. Ha però riferito che un mese dopo aver assunto il comando del sito siciliano, pervenne, tramite la Procura di Marsala, una nota dell'AG di Roma con richiesta di fornire l'elenco nominativo del personale in servizio la sera del 27.06.80; di conseguenza si era proceduto all'esame della documentazione in possesso del Centro allo scopo di fornire gli elementi richiesti. Non ricordava di una visita effettuata nel luglio 88 dal comandante del SOC dell'epoca, colonnello Montinaro né che oggetto della missione fosse il prelievo del foglio datato 27.06.80 dalle ore 17.45 alle ore 06.30 del successivo 28 del registro IC, prelievo avvenuto in data 05.07.88; asseriva infatti di non aver posto attenzione alla mancanza di fogli strappati

o prelevati dal citato registro; ma invitato ad esaminarlo, vi riscontrava che in effetti il documento era privo proprio della pagina tra il 27.06.80 ad ore 17.45 e il 28 successivo ad ore 06.00. (v. interrogatorio De Angelis Vincenzo, GI 19.02.96).

Desolante appare il quadro delle dichiarazioni rese dall'indiziato, vaghe e reticenti che non forniscono alcun contributo di chiarezza su circostanze di estremo interesse in ordine alla custodia e soppressione del DA1, ma che inducono a ritenere che egli abbia commesso i fatti di cui era stato indiziato.

Le condotte a lui ascrivibili devono essere formulate, secondo richieste del PM, come:

- delitto p. e p. dagli artt.110 e 351 c.p. per avere quale capo Ufficio Operazioni del CRAM di Licola concorso con persone non identificate disperso i telescritti inviati da Licola a Martina Franca la notte tra il 27 e il 28 giugno 80 e custoditi presso il CRAM di Licola.

- delitto p. e p. dagli artt.110, 476, 490 c.p., poichè in concorso con persone non identificate quale Capo Ufficio operazioni del CRAM di Licola occultava il modello DA1 relativo alle tracce registrate presso il CRAM medesimo la notte tra il 27 e il 28 giugno 80, trasmettendo al ROC di Martina Franca, che ne faceva richiesta, solo un estratto contenente un numero limitato di tracce.

Delitti commessi in Licola entro il luglio 80.

Deve però dirsi che entrambi questi delitti, essendo decorsi oltre quindici anni dalla loro commissione, sono caduti in prescrizione.

Deve pertanto dichiararsi non doversi procedere a carico del De Angelis in ordine ai reati sub AA) e AB), perchè estinti per prescrizione.

3. Fiorito De Falco Nicola.

Il colonnello Fiorito De Falco, nell'80, è il capo del 2° Reparto - Traffico Aereo - dell'ITAV. Dall'81 al 87 ricopre incarichi presso il 6° Reparto dello Stato Maggiore. Nel 1987 è trasferito al S.I.S.MI ove perviene alla carica di vice Direttore.

Le imputazioni a suo carico - egli è stato ampiamente interrogato sui fatti da questo GI in ben cinque interrogatori, tra il 28 novembre 96 e il 21 gennaio 97 - così sono state formulate nelle requisitorie del PM:

- delitto p. e p. dagli art.81 cpv, 372, c.p. perché deponendo quale teste dinanzi questo GI in date 16.10.90 e 31 gennaio 92 affermava,

contrariamente al vero, che non gli era stata consegnata presso l'ITAV, nel luglio 80, la documentazione attinente i tracciati radar del sito di Poggio Ballone nonché che la sera del 27.06.80, parlando per telefono col comandante della RIV di Ciampino tenente colonnello Guidi di presunte esercitazioni militari sul luogo della caduta del DC9, non aveva fatto riferimento come causa della caduta del DC9 ad un'esplosione esterna, e tacendo altresì sulle attività svolte e i contatti avuti dall'ITAV e da esso Fiorito nei giorni immediatamente successivi all'evento e relativamente alla segnalata presenza di traffico americano.

- del delitto p. e p. dagli artt.81, 378, 61 n.9, c.p. perché con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, ed abusando della sua qualità di Pubblico Ufficiale quale ufficiale dell'AM in servizio attivo, al fine di aiutare i responsabili dei delitti di abuso in atti di ufficio, soppressione di atti pubblici, attentato agli organi costituzionali, delitti tutti collegati al disastro aviatorio di Ustica da un lato, essendo incaricato quale responsabile del 2° Reparto ITAV di raccogliere tutto il materiale attinente i siti della Difesa Aerea e dell'ACC di Controllo di Ciampino utile alla ricostruzione dell'evento ai fini di una successiva consegna all'AG, comunicava pretestuosamente agli ufficiali di polizia giudiziaria incaricati del sequestro per ordine della Procura di Roma che i nastri delle registrazioni radar di Marsala non erano consegnabili perché erano inseriti nell'elaborato, così ritardandone di oltre tre mesi la consegna, e non consegnava la documentazione attinente al sito della Difesa Aerea di Poggio Ballone (pur oggetto anch'essa di sequestro da parte dell'AG); e d'altro lato rendeva dichiarazioni non veritiere su quanto da egli appreso la notte del sinistro dinnanzi questo GI.

In Roma sino al 31.01.92.

- delitto p. e p. dall'art.351 c.p. per avere disperso la documentazione attinente il sito radar di Poggio Ballone a lui affidata in custodia, quale responsabile del 2° Reparto dell'ITAV, e proveniente parte direttamente dal 21° CRAM di Poggio Ballone e parte dall'Aeroporto di Trapani Birgi.

In Roma in data compresa tra il luglio ed il dicembre 80.

Il ruolo del Fiorito De Falco nella vicenda di Ustica è rilevante sotto un duplice profilo. Anzitutto, quale comandante del 2° Reparto ITAV, perché in tale veste egli era inserito a pieno titolo nella catena gerarchica che legava l'ACC di Ciampino allo SMA, essendo da un lato sovraordinato al comandante della RIV di Ciampino, Guidi, e d'altro lato sottordinato all'Ispettore dell'ITAV, generale Fazzino, che aveva a sua volta come suo diretto interlocutore il Sotto Capo di Stato Maggiore. In tale qualità non

potrebbe restare estraneo alle vicende determinatesi presso il sito di Ciampino dopo la scomparsa del DC9. In secondo luogo perché proprio a lui fu conferito l'incarico di accentrare presso l'ITAV tutto il materiale raccolto da Ciampino e dai vari siti della Difesa Aerea interessati all'evento, sia per la Commissione d'inchiesta Luzzatti che per l'AG.

La sera del 27 giugno 80, intorno alle 22.00 locali, viene avvisato telefonicamente presso la propria abitazione dell'incidente del DC9 dal comandante della RIV di Ciampino, colonnello Guidi Guido. Alle 22.23 locali (20.23/Z) è il Fiorito che telefona alla sala operativa dell'ACC e chiede di Guidi. Inizia così la nota conversazione nella quale si parla di possibile collisione od esplosione dell'aeromobile e di esercitazione perché si vedono "razzolare diversi aeroplani americani". Vi si dice altresì che esso Fiorito ha provveduto ad avvisare il generale ispettore Cesare Fazzino il quale gli aveva richiesto se fosse stato già avvisato il COP; al che Guidi risponde affermativamente. Si parla altresì dell'Air Malta che seguiva il DC9, e che l'ACC è in attesa di conoscere altre notizie dai due radar della difesa in Sicilia, Marsala e Siracusa, opportunamente interessati. Mentre i due interlocutori parlano si sente, dall'interno della sala operativa dell'ACC di Ciampino, una voce dal chiaro dialetto romanesco che dice: senti vuoi che telefono all'americano attachè?

La telefonata delle 20.23Z è tra quelle che introducono alcuni degli elementi oggetto di contestazione agli imputati dello Stato Maggiore. Dal dialogo tra i due si acquisisce la conferma della conoscenza e della diffusione dell'informazione sul traffico americano nella zona dell'incidente e dell'immediata propagazione della notizia di quel traffico al Sottocentro del soccorso di Ciampino e successivamente all'RCC di Martina Franca. Immediatamente, alle 20.25Z, dal soccorso di Martina Franca viene informato di questo traffico americano il Centro Operativo di Pace dello Stato Maggiore, che non ha ancora avuto questa notizia. Hanno inizio vari tentativi di contatto telefonico con l'ambasciata USA in Roma, da parte del capitano Elio Chiarotti controllore di Ciampino, al fine di verificare l'attività volativa e navale dell'alleato nella zona ed al momento dell'incidente. Contemporaneamente dalla sala operativa del 3° SOC di Martina Franca, il capo controllore capitano Patroni Griffi Vito, tra le 20.25Z e le 20.38Z interPELLa e richiede le stesse notizie ai siti della difesa aerea dipendenti, Licola e Marsala nonché alla sede di West Star a Vicenza. Da tutti riceve risposte negative, nel senso che non v'è alcun traffico americano né la presenza di una portaerei. Queste notizie verranno nuovamente richieste dal 3° ROC a notte inoltrata, ancora da Patroni Griffi e dall'RCC, cioè dal Direttore tenente colonnello Lippolis e dall'ufficiale addetto tenente Smelzo,

perché sollecitati dal comandante del ROC generale Mangani Romolo. In questa circostanza le notizie vengono richieste anche alle sedi di Bagnoli e Sigonella.

E' questa fonte di chiara prova attraverso la quale si sono potute contestare, sia al Fiorito che agli altri imputati dello Stato Maggiore, circostanze di rilievo che per diversi anni erano state taciute e di cui si ignorava l'esistenza.

Nel corso dei primi due esami testimoniali (GI 16.10.90 e 10.10.91) il Fiorito ha negato tutta questa sua attività la sera dell'incidente. Chiarissimi alcuni brani delle sue deposizioni, il 16.10.90: "il giorno seguente l'incidente ricevetti rapporto del direttore della RIV di Ciampino"; il 10.10.91: "io ero stato avvisato la sera stessa per via telefonica dall'ufficiale di servizio a Ciampino in quel momento, che credo fosse il capo sala. Non avvertii il mio superiore generale Fazzino, che era Ispettore Generale dell'ITAV, il quale veniva autonomamente avvisato prima di me. Guidi non mi riferì assolutamente di un traffico intenso militare".

La prova delle menzogne di Fiorito si ha con la intera trascrizione dei nastri TBT di Ciampino, al 91 trascritti soltanto fino alle ore 20.00Z. In effetti nella conversazione delle ore 20.23Z intercorsa tra il Fiorito ed il colonnello Guidi, come sopra detto, risulta il contrario. Preso atto della telefonata in questione, (esame GI 31.01.92) costui dichiara di non ricordare il contenuto della conversazione perché sono trascorsi dodici anni, ma di esser certo che di quella conversazione ha riferito al suo superiore diretto generale Fazzino. Quest'ultimo, lo si ricordi, invece ha negato di aver ricevuto tali comunicazioni.

Le prime dichiarazioni sulla vicenda del DC9 Itavia vengono rilasciate da Fiorito il 6 aprile 89 alla cosiddetta "Commissione Pisano". Le tre domande che gli vengono poste, sono relative alla consegna della documentazione della Difesa Aerea di Licola e Marsala all'AG il 22 luglio 80, se ha avuto modo di visionare i tracciati radar "Marconi e Selenia", se ricorda la presenza di tracce di aerei militari nei dati radar di Marsala. La risposta è negativa per tutti e tre i quesiti. Le risposte verbalizzate e sottoscritte sono: per la prima - non lo so -; per la seconda - no -; e per la terza - non lo so, non lo so. Appare ai limiti dell'assurdo che un ufficiale AM specializzato nel settore possa aver dato risposte di tal genere e una Commissione di esperti possa averle accettate.

Appare altresì singolare la risposta al terzo quesito, poiché sul quaderno brogliaccio del Fiorito relativo al 1980, sotto la data del 15 luglio, si legge: "pervenuta anche documentazione Licola nulla di significativo: le

tracce sono correlabili intorno al tempo previsto. Idem ad un primo esame per Marsala”.

Contestatogli nell'interrogatorio dell'11.12.96 che in effetti ha controllato le tracce di Marsala, ha così risposto: “Di Marsala no. Dopo tanto tempo io ho delle idee piuttosto nebulose sulla vicenda. Anche nella considerazione che a quel tempo questo appariva essere addirittura un incidente dovuto a una rottura strutturale del velivolo e non ad altre cause...”.

Altra prova documentale che il Fiorito ha controllato le tracce dei radar della Difesa Aerea, comprese anche quelle di Marsala, o quanto meno è venuto a conoscenza che nei tracciati non vi erano ambiti riservati, è fornita dall'annotazione sul quaderno brogliaccio di Fiorito il 17 luglio 80: “generale Fazzino ha telefonato generale Ferri per riferirmi su esame preventivo tracciati radar Difesa Aerea, si possono consegnare in quanto non presentano questioni riservate...”.

Il Fiorito è l'ufficiale che segue l'intera evoluzione della vicenda relativa ai dati radar. Gli viene affiancato nelle indagini, un ufficiale del 1° Reparto, il tenente colonnello Vespasiani, su disposizione dell'Ispettore Generale sin dal 28 giugno 80.

In data 11 luglio 80 il Fiorito prende visione del telex della 3^a Regione Aerea, datato 10 luglio, con il quale si richiede la documentazione delle registrazioni intercettazioni radar di tutti i siti radar operanti sul Mar Tirreno dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z, secondo il disposto dell'AG di Palermo del 5 luglio. Nel telex viene specificato che una copia deve esser trasmessa all'ITAV 2° Reparto, di cui egli è, come s'è detto, il responsabile.

Sempre in data 11 luglio 80 risultano essere state trasmesse, all'ITAV 2° Reparto dal 1° ROC/SOC di Montevenda, le Track Histories del 21° CRAM di Poggio Ballone e del 14° CRAM di Potenza Picena. Di questa trasmissione nulla risulta nei registri di protocollo dell'ITAV, né presso questo Ispettorato è stata mai rinvenuta la relativa documentazione.

In data 15 luglio 80 riceve la documentazione proveniente dai siti della Difesa Aerea di Licola, Poggio Ballone e Marsala. E' stata rinvenuta solo quella di Poggio Ballone; degli altri due siti non è rimasta alcuna traccia né sui registri di protocollo né negli archivi dell'ITAV. La conferma dell'avvenuta ricezione risulta dall'agenda di lavoro sequestrata nell'ottobre 95 al Fiorito, in cui appaiono annotazioni di suo pugno; nonché dalle annotazioni, con relativi orari di ricezione dei documenti, trascritti su fogli smistamento pratiche dal tenente colonnello Vespasiani (sequestro del 19.02.96). Le annotazioni di quest'ultimo riportano i seguenti orari di arrivo relativi al giorno 15 luglio 80: “ore 11.45 Poggio Ballone; 12.10 Licola e

13.15 Marsala”. Sull’agenda di Fiorito è riportato solo l’orario di arrivo di Poggio Ballone come 11.40; mentre degli altri due siti non v’è alcun orario.

Nell’esame testimoniale del 16.10.90, il Fiorito in merito ha dichiarato: “attraverso corrieri mi pervenne innanzitutto la documentazione di Poggio Ballone, che fu esaminata da me e da un ufficiale del 1° Reparto che si chiamava Vespasiani. Subito dopo nel giro di qualche ora, quella di Licola e Marsala. Tutta questa documentazione era cartacea. Anche sulla documentazione di Licola e di Marsala ci fu l’esame di Vespasiani. Su quella di Poggio Ballone, composta da nr.11 cartine riproducenti tracce, tra le quali non v’è quella del DC9 Itavia, è sorta incertezza poiché il Fiorito nel corso dell’interrogatorio del 28.11.96, ha così dichiarato: “quello che si riferiva a Poggio Ballone addirittura era un pezzo di carta così, con dei pallini. C’era la traccia dell’aeroplano e questa cosa qua. Io dissi - ma come, siete il primo Reparto dell’ITAV e fate dei tracciati così racchi?” Contestatogli il fatto che la documentazione trasmessa e protocollata consisteva in nr.11 allegati, il Fiorito ha così risposto: “e sono stati ritrovati questi 11 allegati?”. Contestatogli che non poteva né doveva porre domande, continua: “qui col senno di poi, si possono fare tante recriminazioni, ma questo era un organo che aveva le sue inefficienze formali, parecchie... quindi di disordine ce n’era. Sono state fatte le cose in maniera routinaria, nel senso che non si è capito subito quanto importante poteva essere una cosa del genere”.

Di certo si può affermare che tale documentazione, da cui risultano prove documentali di ricezione da parte dell’ITAV, è stata soppressa od occultata. Non sono assolutamente credibili le giustificazioni di Fiorito, secondo cui il mancato rinvenimento della documentazione, importante per l’inchiesta sia all’epoca che oggi, era dovuto al disordine nell’ambito del Reparto e al fatto che non si dette importanza a quell’incidente, quando invece sono stati rinvenuti atti di routine ed anche appunti meno importanti rispetto alla documentazione ricercata.

Il 17 luglio 80 Fiorito scrive nel suo quaderno brogliaccio, dopo l’esame preventivo di tracciati della Difesa Aerea: “il generale Ferri non c’era o era molto impegnato: mi ha detto di telefonare a Stataereo per sbloccare la documentazione giacente a Trapani”. Anche in questo caso l’annotazione non lasciava adito a dubbi, nel senso che egli deve chiamare lo Stato Maggiore per far sì che venga trasmessa la documentazione di Trapani. A riprova la nota del comandante del Gruppo Carabinieri di Palermo del 12 luglio 80, alla locale Procura della Repubblica, ove si scrive che per ottenere la documentazione richiesta occorre il nulla osta dal Gabinetto del Ministero della Difesa.

Il 19 luglio 80 il Fiorito scrive nella sua agenda - brogliaccio: "SMA (Brindisi) conferma che attraverso il Gabinetto Ministro Difesa è stata chiesta autorizzazione a fornire tracciamenti radar a Commissione inchiesta IH870. Sino a quando tale autorizzazione non sarà pervenuta non bisogna consegnare tale documentazione". Da questa annotazione si desume che il Fiorito parla con il colonnello Brindisi del 5° Ufficio del 3° Reparto dello SMA e quest'ultimo gli riferisce che è stata richiesta l'autorizzazione al Gabinetto della Difesa; prima del parere favorevole non bisogna consegnare nulla. Il Fiorito nell'interrogatorio del 28.11.96, dichiara: "qui ci sono stati un sacco di problemi per questa documentazione. Chi diceva che non bisognava consegnarla perché era coperta da segreto, chi diceva alla magistratura non si può dire che non si consegna". Contestatogli che in quella data, 19 luglio, il decreto del PM dr. Santacroce del 16 luglio non era stato ancora notificato, alla domanda se fosse stato preavvisato oralmente del provvedimento, ha così risposto: "Mi viene da pensare che sia così". Fiorito non collega mai questa richiesta al decreto emesso dall'AG di Palermo.

Comunque v'è da rilevare che non è stato mai trovato alcun documento dello Stato Maggiore con cui si chiede l'autorizzazione al Ministero della Difesa a consegnare la documentazione richiesta dall'AG il 5 luglio 80.

Solo il 26 agosto 80, cioè dopo che il Sost. Proc. dr. Guarino ne ha chiesto, il 4 precedente, l'esplicita autorizzazione al Gabinetto della Difesa, lo Stato Maggiore esprime parere favorevole alla consegna.

Il Fiorito il 21 luglio 80 riceve la notifica dal Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza di Roma relativa al decreto di sequestro emesso in data 16 luglio dalla Procura di Roma che richiede, tra l'altro, "i nastri di registrazione (ove applicabili) della Difesa Aerea nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo". Il Fiorito precisa a verbale che la documentazione richiesta si trova concentrata presso l'aeroporto di Palermo e che sarà consegnata il più presto possibile. Lo stesso giorno ha dei contatti verbali con il Capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione Aerea, colonnello Salvi Vinicio. Costui predispone un corriere aereo del 32° Stormo di Brindisi per trasportare la documentazione concentrata a Trapani Birgi, e non a Palermo. La sera stessa del 21 luglio il Fiorito riceve la documentazione proveniente da Trapani, che è relativa ai siti della Difesa Aerea di Marsala, Licola e Poggio Ballone, nonché quella di Ciampino. Il giorno successivo consegna alla Guardia di Finanza la documentazione cartacea dei siti di Marsala e Licola, precisando a verbale che i nastri di Marsala non possono essere consegnati perché inseriti nel calcolatore, e che,

per quanto riguarda Licola, non esistono i nastri giacché il funzionamento di quel sito è fonetico-manuale. Non consegna la documentazione di Poggio Ballone, che non sarà mai più rinvenuta negli archivi dell'ITAV.

E' da evidenziare che la documentazione cartacea consegnata è limitata al periodo 18.00Z-21.15Z, mentre nella richiesta dell'AG di Roma non v'era limitazione di orario.

L'imputato poi non avvisa né porta a conoscenza del decreto di sequestro i Comandi competenti della Difesa Aerea, e cioè Licola e Marsala. La sua dichiarazione sul verbale del 22 luglio di non poter consegnare i nastri di Marsala perché inseriti nel calcolatore è stata una sua iniziativa per scopi che emergeranno dal suo brogliaccio. Da notare invece che proprio il 21 luglio 80 il comandante del CRAM di Marsala, tenente colonnello Piero Cespa, disponeva la custodia dei nastri di registrazione e TBT, che dovevano essere consegnati solo alla Commissione d'inchiesta. Il comandante del CRAM ha sempre dichiarato di non aver mai ricevuto alcuna disposizione da superiori gerarchici per quella particolare custodia né di averne parlato con alcuno. Fiorito invece sulla persona che gli avrebbe riferito dell'impossibilità di prelevare i nastri così, nell'esame del 16.10.90, dichiara: "questa informazione mi fu data da un ufficiale, che presumo fosse il comandante del CRAM o il responsabile dello stesso, giacché è prassi nella nostra amministrazione parlare tra pari livelli".

Nel corso dell'interrogatorio del 4.12.96 ricorda che il comandante di Marsala Cespa era in licenza, mentre questi il 21 luglio era in sede; non conosce il vice, cioè il capitano Salmè Fulvio, e continua così: "Poi c'era una persona che non ricordo, che mi spiegò che i nastri di Marsala non si potevano togliere dall'elaboratore, perché ne facevano parte integrante". Come ben si può vedere il Fiorito modifica le sue dichiarazioni e adduce giustificazioni del tutto incredibili, in quanto nessun militare in servizio in un centro radar della Difesa Aerea avrebbe mai potuto riferirgli una notizia del genere.

Altra singolarità per cui il Fiorito non appare credibile sta nel fatto che non chiede informazioni o spiegazioni al personale del primo Reparto dell'ITAV esperto di Difesa Aerea, tenuto anche conto che collabora con lui un ufficiale di detto Reparto, il Vespasiani, conoscitore del sistema Nadge.

Sempre in relazione a quella sua dichiarazione, il 2 ottobre 80 il Fiorito così scrive nel suo quaderno brogliaccio: "Sidoti: spiegato che quando per ordine di Stataereo (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto a Magistratura, ho usato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa

parte integrante. Ciò è vero nel senso che il soft Nadge è peculiare per il Nadge e non può essere girato su altro calcolatore che non sia quello Nadge. Suggesto che il Magistrato fosse autorizzato ad accedere al CRAM per l'eventuale trascrizione della pizza su moduli". In merito a questa sua annotazione così risponde nell'interrogatorio 11.12.96: "il giorno è il 2 ottobre. Non voglio parlare di me in questa circostanza, però io sono sempre stato quello che ha detto, contrariamente a quanto sostenevano alcuni miei colleghi, tra i quali anche probabilmente il mio buon amico Sidoti, che quando la Magistratura va a fare dei sequestri non si può invocare il nastro si può dare o non si può dare. Bisogna darglielo e basta... . Qua io volevo quasi sottolineare che io avevo avuto l'ordine da Stataereo, il colonnello Brindisi nella fattispecie, di consegnare questo materiale e quindi non era stata un'iniziativa mia". Nel prosieguo dell'interrogatorio il Fiorito non ammette che quella formula ambigua era stata da lui usata per dare il tempo necessario allo Stato Maggiore di controllare i nastri di Marsala; giacché questo è il significato letterale della sua annotazione.

Il colonnello Brindisi Agostino dal canto suo non ricorda alcun rapporto o colloquio con il Fiorito (esame GI 02.07.91). Il colonnello Sidoti Francesco (esame GI 12.12.96) ha addirittura escluso qualsiasi attività concernente la vicenda Ustica, in contrasto nettissimo con quanto risultato e cioè che egli era invece il Capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, che ha istruito tutta la pratica inerente l'incidente, ed ha avuto un ruolo determinante nell'inchiesta come provato anche documentalmente.

Il Fiorito non è credibile quando, nel corso sia degli esami testimoniali che degli interrogatori, rende dichiarazioni dopo esser venuto a conoscenza degli elementi di prova sulla ricezione della documentazione di Poggio Ballone. Nel corso dell'esame del 16.10.90, ha così dichiarato: "il materiale che è arrivato a me da Trapani, riguardava solo Licola e Marsala, cartaceo. Non c'era, per quanto mi risulta, Poggio Ballone, io però devo dire che ho ricevuto una scatola aperta con una serie di plichi, più o meno grossi, chiusi. Quindi io ho letto soltanto Licola e Marsala". Nell'interrogatorio del 28.11.96 gli viene chiesto se conosce il colonnello Pentericci, se ha avuto rapporti con lui e se ha ricevuto la documentazione di Poggio Ballone così come risulta dalla lettera del 21 luglio 80. Così risponde: "l'ho conosciuto sì. Non mi ricordo però in che occasione... . Non ho mai parlato con Pentericci io, almeno credo... . E come diavolo l'aveva lui questa documentazione di Poggio Ballone se stava a Trapani?. Non me lo ricordo. Ma non me lo ricordo non significa che non l'abbia ricevuta. Non me lo ricordo perché dal 21 luglio 80 sono passati parecchi anni". A distanza di sette giorni, il 4 dicembre, dichiara: "quella persona che era comandante di Trapani, che io

ho confuso tra Zamparelli e Pentericci, mi chiamò e mi disse: “guarda Fiorito”, mi dava del tu, quindi suppongo che fosse il comandante”. ...Dice “nella documentazione che ti ho inviato, quella che stava a Trapani, ci mancano quelle cose che ho fatto già arrivare alla Procura tramite i Carabinieri”.

La lettera di accompagnamento a firma del comandante di Trapani colonnello Pentericci in data 21 luglio 80 risulta regolarmente protocollata all'ITAV in data 22 luglio 80 e recita testualmente: “seguito contatti verbali con capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione Aerea in allegato si trasmettono le registrazioni effettuate dai CRC di Marsala, Licola e Poggio Ballone il giorno 27 giugno 80 dalle ore 18.00 Zulu alle ore 21.34 Zulu”. In calce a tale nota il Fiorito De Falco personalmente verga la frase: “consegnate a Procura le registrazioni allegate in data 22 luglio 80 come da verbale allegato”.

La conferma che il Fiorito il 21 luglio 80 ebbe a ricevere tutta la documentazione trasmessa da Trapani viene anche da prova documentale acquisita nel novembre 95 presso la 3^a Regione Aerea. Il capo Ufficio Operazioni di questa Regione colonnello Salvi Vinicio, che aveva curato l'invio della documentazione a Fiorito, così scrive il 24 luglio 80: “documentazione richiesta già inviata da Trapani a ITAV (colonnello Fiorito) con velivolo G91Y da Brindisi il giorno 21/7 (lunedì). Il giorno 23/7 ho avuto conferma che il colonnello Fiorito aveva ricevuto il tutto”. Queste circostanze vengono confermate dal citato Salvi nell'esame del 30.11.95, ove si legge: “ricordo di aver contattato l'allora comandante di Trapani Birgi, colonnello Pentericci, il quale mi rispose che il materiale era già stato inviato... dopo aver parlato con Pentericci ... contattai il colonnello Fiorito dell'ITAV per dirgli che il materiale era già stato spedito. Qualche tempo dopo lo contattai nuovamente per chiedergli che fine aveva fatto quel materiale... rispose che si trovava in cassaforte e che nessuno si era presentato per ritirarlo...”. Da queste dichiarazioni emerge chiaro che il Fiorito, dopo aver consegnato il materiale di Licola e Marsala all'AG di Roma il 22 luglio 80, restò in possesso di altro materiale, tra cui sicuramente quello di Poggio Ballone”.

Il tenente colonnello Vespasiani del 1° Reparto - Difesa Aerea -, nel diario storico dell'ITAV, relativo al mese di luglio 80 scrive di aver consegnato al 2° Reparto - Traffico Aereo - per il successivo inoltro alla Commissione d'inchiesta le registrazioni radar e TBT dei siti di Licola, Marsala e Poggio Ballone. Di queste registrazioni non è stata mai trovata traccia presso gli archivi dell'ITAV né è risultato che siano state trasmesse

ad altri enti. Questo documento è stato rinvenuto, per la prima volta, nel corso del sequestro all'ITAV del 19.02.96.

In data 10 settembre 80, il Comando Gruppo Carabinieri di Palermo richiede la documentazione relativa al decreto di sequestro dell'AG di Palermo del 5 luglio 80, cioè le registrazioni intercettazioni radar dei siti operanti sul Mar Tirreno dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z, ancora inesequito per la necessità del nulla osta del Gabinetto Ministero della Difesa; nulla osta che era stato concesso però già nell'agosto 80. Fiorito a questa richiesta risponde che la documentazione era stata già consegnata in data 22 luglio 80 all'AG di Roma. Anche in questo caso appaiono omissioni nella condotta del Fiorito. Infatti se da un lato effettivamente erano stati consegnati i plottaggi di Licola e Marsala all'AG di Roma, d'altro lato il decreto di Palermo faceva riferimento anche agli altri Centri radar che operavano sul Mar Tirreno, e cioè Siracusa, Poggio Ballone, Poggio Renatico, Potenza Picena, Capo Mele e Mortara. Di conseguenza il Fiorito avrebbe dovuto far presente la mancanza della documentazione relativa a questi siti e adoprarsi presso i Comandi AM competenti.

Egli nulla ricorda di un'annotazione del 13.09.80, rinvenuta e sequestrata all'ITAV il 19.02.96, nella quale è riportato: "il Capo Ufficio Operazioni del 21° CRAM (capitano Pongiluppi) a seguito di comunicazione telefonica del colonnello Fiorito De Falco 2° Reparto Traffico Aereo, ha comunicato che presso il 21° CRAM esisteva tutta la documentazione scritta relativa all'incivolo Itavia IH-870, ad eccezione dei nastri magnetici o pizze, per le quali, non avendo ricevuto in proposito alcun ordine di conservazione (telex 1^a R.A.) aveva provveduto alla cancellazione secondo le norme, dopo 30 giorni." L'interesse del Fiorito ai nastri di Poggio Ballone in quel periodo consegue ad una specifica richiesta del perito d'ufficio prof. La Franca; come d'altra parte risulta anche dalle annotazioni sul suo quaderno brogliaccio.

In data 5 marzo 90, annota nella sua agenda personale di aver proceduto alla interpretazione di frase pronunciata su un nastro avuto dall'Aeronautica. Non sa però precisare di che nastro si trattasse, se di un nastro di registrazione o di nastro - cassetta. Ricorda che gli era stato inviato dal Sottocapo dell'epoca, generale Giordo. Dalla annotazione sull'agenda emerge che la frase da interpretare concerneva un nastro di Marsala e che essa era esattamente quella pronunciata nella telefonata delle ore 19.00Z canale 22, che i periti fonici avevano trascritto: "il TST per il MiG lo mettiamo". Egli invece la interpreta: "il TST per l'ICS lo mettiamo".

In realtà solo nel 95, con l'identificazione del militare che aveva pronunciato quella frase, il sergente Arena Giuseppe del sito di Siracusa, si è

venuti a conoscenza dell'esatta pronuncia: "il TST per l'EX lo mettiamo", che letteralmente significa "mettiamo la tabella situazione tattica per l'esercitazione".

Comunque di tale richiesta d'interpretazione non esiste e non si è mai rinvenuta alcuna richiesta formale da parte dell'AM al S.I.S.MI, né l'episodio è ricordato dal generale Giordo.

In data 2 luglio 90, l'Ispettore dell'ITAV, generale Pugliese che aveva ricevuto la notifica del decreto di sequestro dei nastri e della Track History di Poggio Ballone, interpellò il Fiorito, il quale annota nella sua agenda: "Pugliese per questione Poggio Ballone. (ITAV con colonnello Gaudio e t. colonnello Pascarella). A suo tempo quando mi si presentarono due ufficiali di Polizia Giudiziaria con la richiesta di consegna del materiale incivolo I-Tigi non si faceva menzione di Poggio Ballone né tra l'altro aveva rilevanza in quanto la sua portata era inferiore di almeno 100 km dal luogo dell'incivolo. Se come risulta la Track History fu mandata a Trapani Birgi e di lì a ITAV Traffico, due sono le cose: o l'ho consegnata o è in archivio". Il giorno 3 luglio 90 annota ancora: "Telefonato generale Pugliese: sta per consegnare la documentazione richiesta ad AG su Poggio Ballone specificando che la TH del radar è quella ricevuta da SMA in quanto l'altra non si trova né era una delle 5 copie uguali, probabilmente in archivio morto. Esistono comunque i nastri originali di Poggio Ballone da cui sono state tirate le copie. A mia memoria ho dato tutto il materiale disponibile e/o ricevuto". Il 4 luglio 90, sempre nell'agenda: "ANSA 1626: Il giudice Bucarelli ha ricevuto il materiale TH di Poggio Ballone dal 1° SOC. E' in grado di esaminarlo ma si chiede come mai non fu inviato a Trapani nel luglio 80 come ordinato da Procuratore Guarino e Santacroce. In effetti Guarino dette l'ordine e Pentericci lo inviò all'ITAV come risulta, anche se malamente a ITAV pervenne pure direttamente da 1° SOC solo stralcio tracciati".

Da queste annotazioni si evince chiaramente che il Fiorito venne interpellato dal generale Pugliese per ricercare la documentazione di Poggio Ballone. Il generale Pugliese invece nega sia l'incontro che il contatto telefonico con il Fiorito. Anche Fiorito, nell'interrogatorio del 20.12.96, nega di aver mai visto la lettera del 21 luglio 80 trasmessa da Trapani alla sua attenzione, ma parla di un telegramma. Così testualmente: "...Pugliese mi fece vedere questo telegramma in cui si parlava oltre che della documentazione e c'era una sigla che posso pensare fosse anche la mia sigla... . Era un telegramma che non venne registrato. No, non era questa la lettera".

Il 15 ottobre 90, Fiorito annota nella sua agenda: “Visita a Pugliese per rinfrescarmi la memoria su questione Ustica...”. Anche in questa circostanza mentre il Fiorito ammette di essersi recato all’ITAV per consultare documentazione al fine di essere “preparato” per l’esame testimoniale che avrebbe dovuto sostenere il 16 ottobre davanti a questo GI, e di aver salutato anche il generale Pugliese, quest’ultimo anche su questo punto, nega qualsiasi contatto con il Fiorito.

Il 17 ottobre 90, Fiorito annota nella sua agenda: “Telefonato Pugliese per dirgli che sono stato convocato da Procuratore per testimonianza su Ustica. Nulla di particolare da riferire”. Mentre Fiorito conferma il contatto con il Pugliese, costui ancora una volta nega la conversazione.

Nel corso dell’atto dell’11.04.95 il Fiorito prende visione di un documento, risalente al maggio 89, intitolato Appunto - Ustica - perizia giudiziaria, rinvenuto a seguito di sequestro presso la sede dell’Azienda Nazionale Assistenza al Volo di Roma negli uffici del generale Nardini Stelio. Al Fiorito viene chiesto il motivo per cui il documento agli atti del S.I.S.MI risulta firmato in ogni foglio, mentre in quello sequestrato al Nardini risulta privo di qualsiasi sottoscrizione. Fiorito così risponde: “...io stilai l’appunto che considero una sorta di analisi non approfondita... io ignoravo che in salita e poi in discesa, l’appunto poi sarebbe confluito nell’ufficio del Consigliere Militare che all’epoca era il generale Nardini. Tale circostanza l’apprendo adesso... evidentemente è stato inviato in fotocopia privo di sottoscrizione...”. Si rammenti che nel 1989 il generale Nardini era il Consigliere Militare presso la Presidenza della Repubblica.

In conclusione sono emerse prove più che sufficienti delle condotte contestate. L’imputato in primo luogo ha reso dichiarazioni false e reticenti. Tale condotta è stata contestata - come rileva il PM - in fatto negli interrogatori ed anche sussunta sotto l’ipotesi di cui all’art.372, c.p., anche se il “nomen juris” di tale reato non è espressamente menzionato in sede di comunicazione giudiziaria, in quanto ad inizio dell’interrogatorio del 6 dicembre 96 questo Ufficio espressamente afferma che oggetto di contestazione sono anche le dichiarazioni rese all’AG, pur genericamente inquadrate come favoreggiamento.

Ma la falsa dichiarazione secondo cui i nastri radar non erano estraibili dal computer s’è consumata nel luglio 80. A prescindere perciò dalla sua qualificazione, come favoreggiamento o come induzione in errore dei pubblici ufficiali nella redazione del verbale di sequestro (artt.476 e 479), il reato è prescritto.

Anche la parte della condotta dichiarativa consumata dinnanzi a questo GI deve essere distaccata dal riferimento all’art.378 c.p. e deve

quindi essere interamente ricompresa nell'ipotesi di testimonianza falsa e reticente. Questa ipotesi di reato così come quelle previste dall'art.351 c.p. sono prescritte.

Non è invece prescritta l'imputazione di falsa testimonianza per le deposizioni rese dinnanzi a questo GI. Al riguardo però si deve rilevare che il 26 dicembre ultimo scorso il Fiorito è deceduto (v. certificato di morte Comune di Ariccia, 08.01.99). A questo reato deve perciò applicarsi questa causa di estinzione.

Pertanto deve dichiararsi non doversi procedere per estinzione del reato a causa di prescrizione al riguardo delle imputazioni specificate sub AD) e AE); deve invece dichiararsi non doversi procedere per estinzione del reato per morte del reo per la falsa testimonianza specificata sub AC).

4. Inzolia Vincenzo.

Il capitano Inzolia Vincenzo all'epoca dei fatti era il comandante della Compagnia dell'Arma dei Carabinieri di Crotona.

Nell'ambito del presente procedimento è stato indiziato dei reati di falsa testimonianza (art.372 c.p.) e di favoreggiamento personale (art.378, c.p.) sulla base dell'assunto che avrebbe affermato, contrariamente al vero di non essersi mai interessato del disastro di Ustica. Infatti, ampiamente sentito nel corso dell'istruttoria (v. esami del 11.04.87, 18.07.88, 13.03.91 02.10.91 ed interrogatorio del 13.07.92), ha sempre riferito in tal senso, negando in particolare di aver telefonato la sera del disastro al maresciallo Malfa, comandante dell'Aeroporto "S. Anna" di Crotona per chiedere informazioni sulla caduta dell'aereo. E questo in un orario in cui gli stessi enti dedicati al soccorso ben poco sapevano sulla natura dell'evento; erano infatti incerti sulla localizzazione del relitto e pertanto sulla consistenza del disastro; addirittura, quantomeno in una prima fase, non avevano escluso l'ipotesi della interruzione delle comunicazioni radio e del dirottamento.

Invece il sottufficiale di Crotona, telefonando su sollecitazione di Inzolia, già parla di incidente, peraltro avvenuto, lo si ricorda, nel basso Tirreno e quindi in un'area assolutamente fuori dalla competenza dell'ufficiale dell'Arma, in una rotta che non avrebbe dovuto sorvolare né infatti sorvolò, il territorio di Crotona o territori circostanti.

Le dichiarazioni rese da Inzolia in effetti non trovano alcuna corrispondenza con le risultanze istruttorie, in particolare con la nota telefonata del 27.06.80 registrata presso il Centro di Martina Franca alle ore

22.03Z, ed avvenuta tra Malfa, dall'Aeroporto di Crotona, ed un operatore del 3° ROC, il Comando di maggior rilievo sotto il profilo informativo e di attivazione degli interventi operativi per la ricerca del velivolo scomparso.

Considerata la notevole evidenza del coinvolgimento dell'Inzolia nella conversazione di quella notte, se ne riportano, essendo stato trascritto il testo integrale in altra parte di questo provvedimento, solo i brani di maggior rilievo (M sta per Malfa e U per il suo interlocutore di Martina Franca):

...

M - dunque il...capitano dei Carabinieri del...di Crotona.

U - eh!

M - mi ha chiesto delle particolarità o delle informazioni di un incidente di un DC9.

U - perché l'ha chieste?

M - ma non lo so, io..

U - e guardi purtroppo, siete interessati direttamente alle operazioni di ricerche?

M - no, noi no.

U - ecco, guardi io purtroppo sono direttamente interessato.

M - ho capito.

U - quindi ho i minuti contati, se sono notizie importanti per la ricerca ... me le dica, altrimenti non posso darle notizie.

M - va bene, siccome il Capitano dei Carabinieri... il Comandante dei Carabinieri di Crotona

U - eh!

M - voleva sapere delle informazioni circa questo incidente.

U - guardi non le posso dire ancora niente di...di sicuro.

M - d'accordo.

U - la ringrazio.

...

Non s'ha dubbio che il Comandante del Distaccamento AM si riferisca al nostro Inzolia, comandante della Compagnia Carabinieri di Crotona. E in effetti il capitano Inzolia è l'ufficiale dell'Arma incaricato, pur fuori dalla sua competenza territoriale, di dirigere il sopralluogo e le conseguenti operazioni dei Carabinieri subito dopo la notizia della caduta del MiG23. E' colui che raggiunge il luogo di caduta per primo, esamina i reperti, è presente il giorno dell'autopsia del pilota libico. E' colui che organizza presso la sede della Compagnia l'incontro avvenuto qualche giorno dopo tra il maggiore medico dell'AM e i periti medico-legali della Procura di Crotona nel caso del MiG.

Ritornando però alla telefonata del maresciallo Malfa, costui, dopo aver dapprima negato, aveva ammesso che quella notte gli aveva telefonato in aeroporto il capitano Inzolia per avere informazioni su un DC9 che era scomparso, o meglio, per avere “particolarità o informazioni di un incidente di un DC9”. Da notare che il Malfa già parla di incidente quando, come su accennato, gli stessi soccorritori erano ancora notevolmente incerti sulla natura dell’evento. (v. esame Malfa Sebastiano, GI 05.08.91).

Il sottufficiale dopo aver contattato il 3° ROC di Martina Franca aveva chiamato il capitano Inzolia per riferirgli di aver appreso poco o niente. Inoltre, subito dopo l’ascolto della registrazione, Malfa proprio a proposito delle telefonate intercorse con Inzolia, ha ricordato con certezza che furono tre: la prima l’aveva ricevuta presso la propria abitazione sicuramente dopo le 22-22.30; successivamente dopo le ore 24.00, fu lui a chiamare Inzolia per comunicargli che non vi erano altre notizie e che erano in corso delle ricerche; infine, il giorno successivo, verso le ore 09.00 era stato Inzolia a richiamarlo per avere novità relative alle ricerche, ma egli gli aveva risposto che non ve ne erano.

Pertanto, tenuto conto di questo intenso scambio di comunicazioni intervenute a ridosso del tragico evento del 27.06.80, si contestava all’indiziato, esaminato all’epoca in qualità di teste, che le sue dichiarazioni non trovavano alcun riscontro con gli atti processuali. Ma Inzolia ribadiva puramente e semplicemente di non essersi mai interessato al disastro di Ustica nè il giorno dell’evento nè in tempi successivi senza apportare alcuna motivazione alla sua negativa. Non ricordava nemmeno come fosse venuto a conoscenza, del disastro ma probabilmente, affermava, attraverso i media, cioè i giornali e la televisione. Anzi più facilmente attraverso i primi, giacché all’epoca viveva in caserma nell’edificio della Compagnia, in una piccola stanza ove non c’era nemmeno l’apparecchio telefonico, giacché l’alloggio di servizio era ancora occupato dal suo predecessore. E quindi non attraverso note o altre comunicazioni per il suo Ufficio - che altrimenti avrebbe esibito - nè attraverso la televisione. Con ogni probabilità dai giornali, ma questo significa solo l’indomani mattina, come quindi riconosce. E perciò quel suo interessamento la sera a breve tempo di distanza dal disastro deve trarre origine da informazione o notizia di altro canale. Ma ovviamente egli nulla riferisce al riguardo.

Esclude poi che quella sera abbia chiamato o fatto chiamare l’aeroporto di Crotone per sapere notizie sul DC9, aggiungendo che una chiamata del genere sarebbe stata impossibile perché l’aeroporto all’epoca chiudeva al tramonto del sole. Successivamente nel corso dell’interrogatorio, dopo aver escluso “di aver chiamato quella sera sia il tenente che il

sottufficiale Malfa”, soltanto a seguito della contestazione del contenuto della telefonata, ipotizzava che la sala operativa della Compagnia, appresa la notizia della caduta del DC9 Itavia, potesse aver telefonato al maresciallo Malfa (v. interrogatorio Inzolia Vincenzo, GI 13.07.92). Ma anche questa ipotesi si è immediatamente dimostrata infondata, giacché viene smentita dallo stesso comandante della legione dei Carabinieri di Catanzaro, colonnello Livi, che dichiara a questo GI che la Legione non si era occupata mai del disastro di Ustica (v. esame Livi Angiolo, GI 19.09.91); né d'altra parte è stata mai rinvenuta documentazione in tal senso.

A tal punto deve essere sottolineato che Inzolia dopo la contestazione della telefonata, ribadisce di non essersi interessato alla caduta del DC9, dichiarando di non riuscire ad immaginare a che titolo avrebbe potuto interessarsi a quell'evento, che sicuramente non ricadeva nella sua giurisdizione. E in effetti egli qui, non si sa quanto consapevolmente, evidenzia quella circostanza fondamentale che impedisce la spiegazione del fatto e cioè l'assoluta carenza di competenza sull'evento. Non avrebbe potuto d'altronde, insiste l'indiziato, nemmeno chiamare l'aeroporto perché a quell'ora era già chiuso. Avrebbe soltanto potuto chiamare il distaccamento, ove conosceva un tenente dell'Aeronautica Militare, trasferito da poco e di cui non ricorda il nome.

Contestatogli che dagli atti risulta il nome di colui che fece la telefonata da Crotone a Martina Franca, ricorda che v'era anche un sottufficiale di nome Sebastiano, quindi immediatamente aggiunge, di cognome Malfa. Di costui ricorda anche che aveva un figlio che a metà anni 80 si sarebbe arruolato nell'Arma dei Carabinieri. Si sovviene pure che questi è sottufficiale in provincia di Ragusa, quanto meno sino a dicembre 90, poiché di là gli manda gli auguri di Natale, mentre il padre è già in pensione e vive a Siracusa. Esclude comunque di aver chiamato quella sera sia il tenente che il sottufficiale Malfa.

Contestatogli che la persona che fece quella telefonata è proprio il maresciallo Malfa, ripete di non essersi interessato all'aereo di Ustica. Ma aggiunge – rendendosi conto del peso delle contestazioni e non sapendo dare ovviamente alcuna spiegazione al suo comportamento - che se lo fece, fu per curiosità, giacché non riesce a vedervi altri motivi. E comunque non dà alcuna spiegazione su come sarebbe venuto a conoscenza di quell'incidente.

Contestatogli che quella telefonata è l'unica in tutta Italia d'interessamento al disastro pervenuta quella sera e in quella notte, e contestatogli altresì che avrebbe dovuto ricordare l'episodio perché a sole tre settimane di distanza sarebbe intervenuto per ordine del colonnello Livi

in agro di Castelsilano sul luogo di caduta del MiG23, e i due fatti sin dall'immediatezza erano stati ritenuti connessi al punto che la Procura di Roma che procedeva sul disastro di Ustica aveva richiesto a pochi giorni di distanza della caduta del MiG l'autopsia del pilota libico; contestatogli, si ripete, le dette circostanze, afferma di aver saputo soltanto dopo qualche tempo che l'autopsia era stata richiesta dalla Procura di Roma. E si ricorda che egli è sempre stato presente sui luoghi meno due giorni - cioè il 20 e il 21 luglio, concessigli per la nascita di un figlio - e v'è stato anche il giorno dell'autopsia; e ivi è stato restando accanto al magistrato della Procura locale, ufficio che agiva ben conoscendo le istanze romane.

Contestatogli che l'ipotesi della connessione era stata sostenuta in quello stesso torno di tempo anche dalla stampa, asserisce che in quel periodo non aveva tempo di seguire la stampa "perché impegnatissimo negli affari correnti e non direttamente interessato all'episodio". E qui è difficile capire cosa debba fare di più un ufficiale dei Carabinieri, un ufficiale di P.G., un pubblico ufficiale, oltre quello che egli ha posto in essere, per essere definito direttamente interessato al fatto.

Nell'ambito di altro interrogatorio tenta poi di dare una spiegazione a titolo, come egli stesso spiega, "meramente ipotetico e speculativo". In prima ipotesi - che, premette, è piuttosto inverosimile, giacché, essendo al tempo senza famiglia, normalmente cenava fuori caserma - stima che possa aver appreso dell'incidente dalla televisione, e che per una sorta di dovere - parla di "fatto meramente istituzionale" - al fine di verificare che nulla fosse successo sul suo territorio, si sia rivolto all'unico organo tecnico cui poteva rivolgersi e cioè al distaccamento dell'Aeronautica presso l'aeroporto di S. Anna. In verità non si capisce come quel distaccamento o gli organi AM da esso contattati potessero riferire più e meglio delle stazioni che sottostavano a quel comando di compagnia su quanto fosse accaduto sul territorio. L'AM avrebbe potuto riferire sulla natura della scomparsa o sulle cause della caduta di un velivolo, che comunque con la sua rotta Bologna-Palermo nulla assolutamente aveva a che fare con il territorio di Crotone. Egli stesso, a conclusione della formulazione di questa ipotesi, la definisce improbabile.

La seconda dovrebbe essere, teoricamente, più verosimile. E cioè egli suppone che ci sia stata, come in tutti i casi di incidenti, una attivazione automatica, di richiesta di informazioni da parte del Gruppo o della Legione. In questo caso, è lo stesso Inzolia a precisarlo, non vi sarebbe stata però necessità che egli, quale comandante, si attivasse di persona, bensì sarebbe stata la centrale operativa della compagnia e cioè l'operatore di turno a formulare le richieste al distaccamento dell'AM. Come per la prima conclude che si tratta di ipotesi. Dell'attivazione - che se vi fosse stata

avrebbe lasciato documentazione a bizzeffe - ovviamente nessuna traccia. Entrambe le ipotesi, ribadisce, non corrispondono assolutamente al ricordo.

Nel corso del lungo interrogatorio, Inzolia si sofferma sulla "cordialità" dei suoi rapporti con il maresciallo Malfa. Costui aveva conosciuto il padre del capitano ad Augusta, ove quest'ultimo, avvocato, frequentava le riunioni conviviali del locale circolo ufficiali dell'AM presso l'idroscalo. Allorché esso Inzolia aveva assunto il comando della compagnia di Crotone, Malfa che già prestava servizio all'aeroporto di S. Anna, gli si era presentato ricordandogli il rapporto di amicizia che lo legava al padre. (v. interrogatorio Inzolia Vincenzo, GI 13.07.92)

Solo in seguito, stante l'estrema ed ineludibile evidenza dei fatti, l'imputato, pur avendo ammesso che avrebbe potuto anche richiedere notizie, non riesce assolutamente a fornire plausibili motivazioni di quel suo accertato interessamento.

In conclusione, a proposito del suo intervento quella sera della caduta del DC9, Inzolia non è stato assolutamente in grado di contrastare le contestazioni nè ha saputo dare una spiegazione ragionevole del suo intervento. Egli stesso di quelle date dice che sono improbabili e non corrispondono al ricordo. Quella sua iniziativa, che di certo non può nascere dal nulla, deve trovare ragione in un qualche evento verificatosi nel suo territorio o in quelli vicini (Cirò, S. Giovanni in Fiore od altri) evento di cui era venuto a conoscenza tramite la sua rete informativa. Non v'è altra spiegazione ragionevole. Egli sa, ricorda, ma non vuol riferire; in questo caso come in altri.

A proposito della gerarchia sovraordinata all'ufficiale occorre ricordare che questo Ufficio si è occupato anche del suo diretto superiore, il colonnello Livi, che all'epoca dei fatti comandava la legione dei Carabinieri di Catanzaro. Egli fu informato del fatto nelle prime ore del pomeriggio e si recò sul luogo ove ebbe modo di vedere, seppur non da vicino, il relitto del velivolo che aveva urtato sul fianco di un canalone. (v. esame Livi Angiolo, GI 19.09.91).

Non ricorda quale compagnia, se quella di Cirò o di Crotone avesse competenza sul luogo di caduta. Ricorda però che vi si recò uno dei comandanti di queste due compagnie, quello della compagnia non competente territorialmente. Esclude di aver deciso di mandare quel comandante; costui, appare dalle sue parole, agì d'iniziativa; egli avrebbe soltanto avallato questo comportamento. Ma poi preso atto che sia il comandante della Compagnia che quello del Gruppo avevano dichiarato che la decisione era stata la sua, non ha "difficoltà a correggere quanto detto".

La decisione fu presa “sul tamburo”, fu quindi orale e di essa non dovrebbe esserci traccia scritta.

Esclude di aver sentito dire che gli aerei in volo fossero tre. Così come esclude che circolasse una voce secondo cui il velivolo precipitato era tunisino. Sin da subito si disse che era libico. Non ricevette mai notizie sul DC9 Itavia, così come non s’interessò mai al fatto, nemmeno su sollecitazione dei parenti delle vittime. Ricorda di aver richiesto ausilio al comandante della zona militare di Cosenza, come ricorda dell’esistenza di una linea telefonica volante, sicuramente collocata dall’Esercito. Egli sul posto mandò per le operazioni di vigilanza uomini della compagnia speciale di Rosarno, normalmente impiegati per la ricerca di catturandi o di covi di sequestrati.

Dal comando della Legione fu trasferito al S.I.S.MI, alla direzione della 1^a Divisione, succedendo al colonnello Notarnicola. Il colonnello Livi è quindi un altro personaggio di questa vicenda, si deve osservare, passato al Servizio Militare, in una posizione di prestigio e in successione a colui che dal S.I.S.MI tanto si era interessato al caso del MiG, al punto tale che al riguardo della salma del pilota aveva elaborato con Tascio un piano, che proprio da loro due prese nome.

Dunque Inzolia, ha avuto un ruolo di particolare rilevanza anche nel rinvenimento del MiG23 libico in Agro di Castelsilano.

Infatti egli, ancora una volta incompetente territorialmente, (come s’è visto ha rappresentato a questo Ufficio che sostituiva il Comandante effettivo della Compagnia di San Giovanni in Fiore) - su incarico del Comandante della Legione di Catanzaro, colonnello Livi, - che mal ricorda questa sua disposizione - si reca sul luogo di caduta del MiG23 libico per dirigere e coordinare tutte le operazioni dei Carabinieri.

In particolare contestatogli che quell’evento, ricadeva in altra giurisdizione, sicuramente non in quella di Crotone e cioè della compagnia da lui comandata, dichiara che fu inviato sul luogo, perché sia il comandante della tenenza di S.Giovanni in Fiore che il comandante della compagnia di Cirò Marina erano assenti. In un primo momento era sorto, ammette, il dubbio sulla competenza tra S.Giovanni in Fiore e Cirò Marina, giacché non si conosceva con esattezza il luogo di caduta. Il dubbio, asserisce, venne dissipato solo al momento in cui esso fu raggiunto.

A dir il vero questo punto di caduta era stato sempre chiaro. Tutti i testi oculari, avevano parlato di agro di Castelsilano e avevano riferito ai Carabinieri di Caccuri. Ma quand’anche vi fosse stata l’incertezza di cui parla Inzolia, questa avrebbe riguardato S.Giovanni e Cirò e non Crotone. E

comunque sia S.Giovanni che Cirò avevano dei comandanti che reggevano in luogo degli ufficiali assenti.

Nel corso di quella attività, esaminò i reperti del MiG libico, presenziò all'autopsia del pilota e ricevette il maggiore Simini ed i periti medico-legali presso il suo Ufficio. Si portò sulla zona di caduta del MiG23 unitamente al maresciallo Raimondi (sottufficiale dell'Arma dei Carabinieri che all'epoca dei fatti comandava la squadra di PG della Compagnia di Crotone). Ma anche in questo caso le dichiarazioni rese da Inzolia non chiariscono fatti e circostanze sull'incidente dell'aereo libico. Anzi, le sue dichiarazioni sono palesemente in contrasto con quelle rese dal maresciallo Malfa. A proposito della cronologia del suo intervento dichiara a questo Ufficio: "...verso le 15.00 mentre mi trovavo a casa del Dirigente del Commissariato di Crotone dr. Bagnato, sono stato raggiunto da una telefonata del Comando della Compagnia che mi ha informato... il Comandante della Legione mi ha informato che nei pressi di Castelsilano era caduto un aereo".

Invece il maresciallo Malfa, appositamente esaminato (v. esame Malfa Sebastiano, GI 05.08.91), ha dichiarato che: "anch'io andai sul posto, arrivai intorno alle ore 14.30. Fummo avvisati dalla torre di controllo intorno alle ore 14.00. La torre di controllo fu chiamata dai Carabinieri del luogo. Raggiunsi il posto con la macchina dell'AM e sul posto c'erano già i Carabinieri comandati dal capitano Inzolia". Ma tali discordanze d'orario sono quasi ininfluenti di fronte a ben più sostanziali circostanze che caratterizzano l'azione dell'indiziato nella specifica ricerca svolta sul luogo di caduta dell'aereo libico.

Inzolia ricorda che il maresciallo Raimondi gli fece pervenire il casco del pilota da lui recuperato, sul quale era applicata una striscetta adesiva con le parole "El Kal" oppure "Al Kal" in stampatello. Ma non riesce a ricordare a chi l'abbia consegnato e fornendo notizie assolutamente frammentarie ipotizza "credo che lo lasciai in macchina per poi... e poi... l'avrò consegnato a qualcuno, non mi ricordo insomma, probabilmente al Magistrato". Di fronte alla richiesta se avesse adempiuto ad una doverosa formalizzazione di PG, a sua memoria dice di non ricordare di aver compiuto alcun atto in quelle specifiche circostanze.

Inzolia, nell'immediatezza del fatto, la sera stessa o l'indomani mattina, aveva escusso a verbale alcune persone del luogo. Ma ancora una volta, anche per questa importante attività di individuazione di testimonianze di rilievo non ha alcun ricordo degli atti di polizia giudiziaria redatti, "...se non ricordo male... su un foglio di carta da block notes...".

Anche sulle vicende del cadavere del pilota libico, in analogia con le altre circostanze, Inzolia tende a dichiararsi estraneo, assumendo un atteggiamento di chiusura nell'affrontare l'argomento. Infatti, ricorda che il maresciallo Raimondi gli riferì che il cadavere non emanava alcun odore, precisando che, a suo giudizio, era "fresco". Esclude di averlo visto personalmente lo stesso giorno che si recò sul posto di caduta. Lo vide a distanza di quattro o cinque giorni dal fatto, in occasione dell'autopsia. Ha affermato di non aver partecipato a questo atto; in particolare di non aver seguito neppure le operazioni dei periti all'interno della camera mortuaria del cimitero di Castelsilano, giacché lo spazio all'interno del locale era limitato e già vi erano i professori Zurlo e Rondanelli con un suo assistente e due sottufficiali Casalino e Lo Giacco.

In proposito il maresciallo Cariati (sottufficiale dell'Arma, all'epoca dei fatti comandante il Nucleo Operativo della Compagnia di Crotona) che accompagnò il capitano Inzolia il giorno del disseppellimento e dell'autopsia, smentisce le affermazioni dell'ufficiale sostenendo che Inzolia partecipava continuamente, seppur con brevi pause, alle operazioni riguardanti il cadavere del pilota.

Riguardo alle persone che avevano assistito all'autopsia presso la camera mortuaria del cimitero di Castelsilano si rileva che mentre il Cariati è in grado di rilasciare informazioni significative, anche sulla presenza di personale appartenente ai Servizi d'informazione, il capitano Inzolia fornisce una risposta evasiva e ben più limitata di quella del suo dipendente e pur sapendo che il rappresentante del S.I.S.MI di Catanzaro era un maresciallo dei Carabinieri, esclude di aver avuto rapporti con lui.

Il capitano tenta di dare alla sua presenza alle operazioni il valore di una mera "comparsa", ma questo Ufficio è ben consapevole del ruolo direzionale e pienamente ricognitivo rivestito dall'Inzolia che, tra l'altro, ebbe immediato contatto con il Capo del 2° Reparto, generale Tascio, appena quest'ultimo si era recato sul posto.

Altro episodio sul quale s'è verificato un atteggiamento di totale chiusura dell'imputato – di più, di vero e proprio depistaggio, perché non si fossero trovati riscontri, non sarebbe stato possibile, proprio in virtù della negativa dell'Inzolia, dare alcun credito alle dichiarazioni dei periti Zurlo e Rondanelli – è quello relativo all'incontro presso la sede della Compagnia CC. di Crotona tra i predetti due periti e un ufficiale vestito di bianco proveniente da Roma. Inzolia, come al solito, ha escluso di ricordare l'episodio, anzi ha aggiunto che presso le nostre Forze Armate non esisteva alcuna divisa di colore bianco, implicitamente irridendo le dichiarazioni dei due periti. E per una ricostruzione di fantasia tali dichiarazioni sarebbero

state sicuramente prese, se non si fosse casualmente rinvenuta documentazione in un'acquisizione presso l'AM relativa a questa missione; missione effettuata dal maggiore Simini, che ha confermato il fatto, ha specificato che l'incontro fu organizzato presso la Compagnia CC. di Crotona, ha aggiunto che indossava quel giorno un abito bianco. In particolare il Simini ha dichiarato di essere stato appositamente inviato in Calabria per disposizione del SIOS, al fine di parlare con uno dei due periti, in questo caso il prof. Zurlo Anselmo, che sosteneva una data della morte del pilota anteriore a quella del ritrovamento. Certo il fatto dimostrato che il SIOS ben sapeva del ripensamento dei due periti e quindi dell'esistenza di un supplemento di perizia, così come nutriva un forte interesse a seguire la vicenda e con ogni probabilità a che la versione non venisse modificata. Si trattava comunque di un interesse non ufficiale perché nulla risulta in atti. Nella sua relazione il Simini indicava di essersi trattenuto a Crotona dalle ore 18.30 alle ore 20.45 del 25 luglio e di aver avuto contatti anche con il maresciallo De Giosa del SIOS di Bari e con un sottufficiale dei Carabinieri, di cui non sapeva dare il nominativo, sottufficiale che aveva fornito utili informazioni per aver seguito personalmente le fasi dell'autopsia.

Come ben si può notare Inzolia, se non fosse stato sbugiardato dalla documentazione AM e dalla testimonianza Simini, avrebbe inficiato la credibilità dei periti della Procura di Crotona ed avrebbe fatto cadere nel dimenticatoio questa importante vicenda.

Resta incomprensibile anche l'attività operativa svolta sempre dal capitano Inzolia in collaborazione con l'Elinucleo dell'Arma dei Carabinieri di Vibo Valentia proprio in alcune giornate appena precedenti la data di rinvenimento del MiG23 libico. Infatti in esito ad una intensa attività investigativa e di analisi documentale condotta da questo Ufficio sui vari supporti operativi ed amministrativi - in particolare sul "libro dei voli" e sui "fogli di volo" registrati presso l'Elinucleo di Vibo e sulle innumerevoli e confusamente conservate "strips", compilate presso la torre di controllo del S. Anna di Crotona - è risultato un quadro di operatività elicotteristica precedente il 18.07.80 proprio nell'area Crotonese-Silana; attività che prende avvio il giorno 11.07.80 con una missione formalmente registrata di "aerocooperazione terrestre". Tale missione è stata svolta dal capitano Inzolia unitamente al maresciallo Raimondi e dalla trascrizione del libro dei voli dell'Elinucleo di Vibo Valentia si è rilevato che l'ufficiale si è levato in volo su un elicottero tipo MM81040 ed ha svolto la missione nell'orario dalle ore 10.30 alle ore 11.30.

Inzolia interrogato sull'attività effettivamente svolta ha saputo soltanto riferire che il suo volo era finalizzato a ricerche di un deposito di

macchine rubate. (v. interrogatorio Inzolia Vincenzo, GI 13.07.92). Mentre a proposito di questo volo del capitano Inzolia un altro ufficiale dell'Arma, il tenente colonnello Santoliquido Claudio - all'epoca dei fatti elicotterista e comandante interinale dell'Elinucleo di Vibo Valentia - riferisce a questo GI che generalmente l'ufficiale "...viene in volo solo in determinate occasioni: una cosa gravissima..." e cioè l'attività volativa dei Comandanti territoriali dell'Arma è alquanto sporadica e comunque determinata da fatti veramente di rilievo (v. interrogatorio Santoliquido Claudio, GI 05.07.96).

Questo Ufficio ha rilevato che, a prescindere dalla plausibilità di quella missione, che precede di alcuni giorni la data convenzionale di rinvenimento del MIG nell'area crotonese, l'ufficiale dell'Arma non aveva svolto, quantomeno dal novembre 79, alcun analogo intervento di aerocooperazione; le stesse missioni volative dell'Elinucleo di Vibo nella zona di caduta del MiG, dal novembre 79 erano consistite in soli tre interventi, mentre nel breve periodo tra il 28 giugno ed il 18 luglio 80 risultano ben quattro nella stessa area.

Infine occorre notare che per quanto riguarda gli altri componenti dell'equipaggio in volo l'11.07.80 tutti hanno affermato di non ricordare assolutamente alcun particolare sulla natura della missione svolta.

A conclusione si deve affermare che i fatti ascritti all'Inzolia e su cui è stato interrogato, sussistono tutti, ma essendo stati commessi nel 91, prima della novella 306/94, si sono prescritti. Per tale causa di estinzione pertanto si deve dichiarare non doversi procedere a suo carico.

5. Mannucci Benincasa Federigo.

Mannucci Benincasa, ufficiale dell'Arma dei CC, ha prestato servizio nel Servizio militare dal 63 al 7 luglio 93 - (SIFAR-SID-SISMI), ricoprendo gli incarichi, dal 63 al giugno 71, di ufficiale addetto al Centro CS di Padova; dal giugno 71 al marzo 91, di Capo Centro CS di Firenze; dal marzo 91 al luglio 93 (mese in cui lascia il Servizio), di funzionario a disposizione del Capo Reparto presso la Direzione del S.I.S.MI.

L'interesse sulla persona trae origine da più cause: in primo luogo dalla competenza territoriale che il Centro CS del S.I.S.MI di Firenze aveva sul conto delle attività di Marco Affatigato, estremista di destra di Lucca, falsamente indicato con una telefonata anonima come presente a bordo dell'aereo dell'Itavia; in secondo luogo dalla trasmissione da parte del suo Centro alla 1^a Divisione del S.I.S.MI di una informativa allegata al foglio

nr.5704 datato 18 luglio 81, in cui si riferiva che a bordo dell'aereo dell'Itavia doveva trovarsi anche il magistrato fiorentino, Giovanni Tricomi, che solo “all'ultimo momento” aveva deciso di rinviare la partenza; presumendo così come origine del disastro un attentato al DC9 Itavia, il cui obiettivo sarebbe stato quel magistrato, allo scopo di bloccare l'attività istruttoria in corso su supposti legami tra esponenti di Prima Linea e cittadini libici; in terzo luogo dalla singolare coincidenza della pubblicazione alla fine di luglio del 1981 – sul periodico “Critica Sociale”, a pochi giorni dalla trasmissione dell'informativa del 18 luglio alla Centrale - di un servizio dal titolo “Il Grande Labirinto” a firma di Andrea Pamparana, in cui si faceva cenno, in relazione alla caduta del DC9 Itavia, al mancato viaggio di un giudice a bordo dell'aereo che aveva “disdetto la prenotazione mezz'ora prima della partenza”; poi dai contatti intercorsi prima della pubblicazione dell'articolo tra Mannucci Benincasa, presentatosi come capitano Manfredi, il giudice bolognese Gentile, il capitano Pandolfi dell'Arma dei CC di Bologna ed i giornalisti Giovine e Pamparana di “Critica Sociale”; quindi dalle dichiarazioni che il generale Notarnicola aveva reso in data 21.11.89 alla Commissione Stragi, in cui riferiva che alcuni giorni dopo l'evento il capo Centro Cs di Firenze gli avrebbe detto che la possibilità di un attentato non era da scartare dato che sull'aereo caduto doveva viaggiare un giudice per indagini in Sicilia; infine dalla relazione che Mannucci Benincasa all'epoca intratteneva con l'allora capitano Umberto Nobili del SIOS/A di Firenze.

Sono state già descritte quali attività risultano essere state poste in essere dal Mannucci al riguardo delle indagini sulla strage di Bologna. Il Capo Centro di Firenze é stato oggetto di varie illazioni su una sua non estraneità alla nota telefonata pervenuta alla redazione romana del “Corriere della Sera” il 28 giugno 80 con riferimento alla presenza a bordo del DC9 Itavia dell'estremista di destra Marco Affatigato, che avrebbe dovuto compiere una non meglio indicata missione a Palermo.

In realtà non esistono al riguardo indizi di un qualche rilievo, o altre evidenze né tanto meno riscontri documentali a sostegno di una simile ipotesi. Colpisce, peraltro, una certa analogia tra questa telefonata anonima e altre iniziative similari, queste documentate e accertate, rivolte dal Mannucci e dal colonnello Nobili ai magistrati romani e bolognesi in relazione rispettivamente colonnello omicidio Pecorelli e alla strage di Bologna del 2 agosto.

Mannucci in una memoria sequestrata nel corso della perquisizione domiciliare effettuata nel maggio 93 su decreto dell'AG di Bologna, scrive di non aver “mai diffuso, e tanto meno in via anonima, false notizie nei

confronti di Marco Affatigato” e di avere inserito il nome di costui in due rapporti: - il primo, datato 18 luglio 81 - di cui si parlerà infra - in cui segnalava alla propria Centrale la circostanza che sull'aereo avrebbe dovuto viaggiare il GI di Firenze, Vincenzo Tricomi, evidenziando, nel contesto, che la falsa propalazione della notizia su Marco Affatigato potesse configurare un depistaggio; - il secondo, datato 28 agosto 81, consistente in una informativa, richiesta dalla AG di Bologna alla Centrale e con oggetto ogni possibile risultanza su tutta una serie di situazioni concernenti la Toscana, con particolare riferimento alla lunga serie di attentati avvenuti nella tratta ferroviaria Firenze - Bologna. In quella circostanza, fu richiamata la figura di Affatigato, non solo perchè chiamato in causa, nella immediatezza, tanto per Ustica che nelle prime indagini sulla strage di Bologna, ma anche e soprattutto per le dichiarazioni rese, in tempi diversi, sia alla AG (FI) che alla stampa (Secolo XIX di Genova) sui possibili coinvolgimenti di poteri cosiddetti occulti toscani e l'eversione, sia di destra che di sinistra.

L'elaborato si conclude con l'affermazione di “ignorare da dove possa essere scaturita un'accusa così inverosimile ed illogica, anche a livello di mera illazione, attribuite allo scrivente sia la falsa propalazione del nome di Affatigato nella vicenda di Ustica, quando sono invece sicuramente noti e documentati i rapporti tra l'Affatigato stesso ed ambienti riferibili o in contatto a loro volta con altri organi di polizia e d'informazione, sia stranieri che nazionali; sia quella del suo coinvolgimento nella strage di Bologna, quando questo è determinato dal presunto riconoscimento dell'Affatigato da parte di un organo di polizia in un foto-fit fatto da altro organo di polizia”.

E' stato accertato che il Centro CS di Firenze, nonostante fosse competente territorialmente sulle attività di Affatigato, non pose in essere alcuna attività a seguito della telefonata anonima che rivendicava falsamente la sua presenza sull'aereo dell'Itavia. L'unica “attività” che appare che il Centro abbia svolto è stata quella della raccolta stampa. Come si è già rilevato in altra parte, il fascicolo di Affatigato comprende complessivamente 86 atti, di cui 37 sono costituiti da ritagli stampa.

Mannucci Benincasa asserisce di non aver svolto alcuna attività sul conto di Affatigato dal momento che della vicenda si stava già interessando la Magistratura come organi di PG e, inoltre, per la inesistenza sia di una competenza diretta del suo Centro dato che il fatto non era accaduto in Toscana, sia di “competenza primaria” in quanto l'Affatigato era considerato un terrorista. Dichiarò, inoltre, di non aver mai saputo di collegamenti di Affatigato con i Servizi francesi ed americani, nè che in occasione dell'arresto a Nizza gli fosse stata sequestrata un'agenda. Ciò in contrasto,

come rileva il PM, con quanto invece egli stesso pone in evidenza nel rapporto alla Centrale del 28.08.81, in cui fa espresso riferimento alla raccolta di informazioni sui contatti di Affatigato in Francia e sulla sua collaborazione con Autorità italiane (v. esame Mannucci Benincasa Federigo, GI 18.11.92).

E' stato peraltro rilevato, dal materiale documentale acquisito dal Centro CS di Firenze, che dal fascicolo di Affatigato, rinvenuto all'atto del sequestro nella cassaforte ubicata nell'ufficio di Mannucci Benincasa, mancano: la nota in data 11 agosto 77 dei Carabinieri, alla quale si fa riferimento nell'atto 26 settembre 77 (n.31); tutti gli atti presupposti dalla nota 30 settembre 80; la risposta al doc. 64 (richiesta di notizie su partecipazione di Affatigato ad addestramento militare in Camp Derby) che risulta archiviata in altra pratica (2.18.3291/984).

Mannucci Benincasa afferma innanzitutto di non sapere se la disposizione di chiudere in cassaforte il fascicolo di Affatigato venne data da lui stesso o da altri. Non fornisce nessuna spiegazione al fatto che dal fascicolo manchino i riferimenti alla telefonata anonima sulla falsa presenza di Affatigato a bordo dell'aereo dell'Itavia, osservando che "ciò si spiega con il fatto che un appunto del genere é stato posto nel fascicolo "Ustica" (v. esame Mannucci Benincasa Federigo, GI 18.11.92). Ma invero nemmeno nella pratica di Ustica del Centro di Firenze é stato rilevato alcun riferimento, salvo, "ovviamente", i soliti ritagli stampa, di cui i fascicoli di Affatigato e di Ustica del Controspionaggio di Firenze appaiono ricolmi.

L'ipotesi dell'attentato al giudice Tricomi viene ripresa e diffusa dal Mannucci Benincasa in modo del tutto anomalo. Egli anziché riferire la notizia alla Centrale, preferisce in un primo tempo segnalarla ai giornalisti di Critica Sociale, ai quali si era presentato sotto il falso nome di "Manfredi", e attraverso i quali iniziò quella attività che determinerà il giudice istruttore di Bologna a disporre il rinvio a giudizio.

Deve essere premesso innanzitutto che l'ipotesi di attentato al giudice Tricomi non può essere accettata, giacché non sono stati rilevati elementi obiettivi a suo sostegno. Peraltro é lo stesso Tricomi che per primo scarta questa ipotesi. Egli dichiara: "esclusi tale ipotesi perchè le mie abitudini erano tali da consentire un facile attentato in qualsiasi ora della giornata, facevo spesso a meno della scorta; ero piuttosto abitudinario nei movimenti; ricordo che tra l'altro facevo una passeggiata notturna tutte le sere con il mio cane. Quando Mannucci Benincasa mi parlò della cosa, non rimasi assolutamente turbato, perchè la ipotesi da lui prospettata mi sembrò priva di logica. Presi in giro il colonnello dicendogli "ma che corbellerie sono queste" o comunque una frase di analogo contenuto. Lo stesso Mannucci mi

sembrò assolutamente non convinto della ipotesi” (v. esame Tricomi Vincenzo, GI 21.12.90).

Tuttavia il Mannucci Benincasa con missiva datata 18 luglio 81 ma trasmessa alla Centrale soltanto con il corriere del 23 successivo invia la notizia sull'ipotesi Tricomi indicandola come appresa “casualmente dallo stesso interessato”.

Non é stato possibile accertare con certezza le circostanze di tempo e di luogo nelle quali Mannucci Benincasa acquisisce la notizia sul mancato viaggio del giudice Tricomi. Egli sostiene di averla appresa direttamente dal giudice. Inizialmente colloca l'incontro tra l'ottobre ed il novembre 80 (v. esame Mannucci Benincasa Federigo, GI 28.12.90). Successivamente, assunta la veste di indiziato, e constatato che uno dei punti di indiziazione concerneva proprio il ritardo della trasmissione della notizia alla Centrale, sposta l'incontro con il giudice Tricomi e l'acquisizione della notizia all'aprile-maggio dell'81 (v. interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 14.10.81).

La ricostruzione dell'indiziato contrasta con quella del giudice Tricomi che colloca l'incontro intorno alle feste di Natale 80 o nel gennaio 81; in una data pertanto diversa anche da quella che presuppongono le dichiarazioni del generale Notarnicola, che riferisce di aver appreso dell'ipotesi dal Mannucci a breve distanza di tempo dall' attentato.

Al rapporto informativo il Centro CS di Firenze unisce quattro allegati, tra i quali due tabulati della società Itavia concernenti, il primo, la lista dei prenotati, il secondo la lista delle persone effettivamente partite con il volo dell'Itavia. Sentito sulla questione, ha dichiarato che la lista dei passeggeri dell'Itavia gli fu trasmessa dal Capo Centro CS di Perugia, Russo, che aveva entrate in quella società, e con il quale pertanto aveva parlato dell'ipotesi Tricomi (v. interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 14.10.92).

Di queste dichiarazioni é stato trovato riscontro tra la documentazione acquisita dal Centro CS di Firenze relativa all'evento. Difatti é stata rilevata, all'interno della pratica di Ustica, una missiva informale, senza data e riferimenti archivistici, in cui l'estensore - con molta probabilità il Capo Centro di Perugia, Rossi - trasmette a “Giorgio” (Morandi, vice di Mannucci Benincasa) la lista dei prenotati e delle disdette del volo Itavia. La missiva conclude con la seguente affermazione: “Resta clamorosamente confermato, negli ambienti tecnici, che si tratta di esplosione non dipendente da difetti della macchina”. In calce alla stessa l'estensore scrive di pugno: “La fonte, inutile dirlo, deve essere cautelata”.

A causa della assenza della data di spedizione e di arrivo della nota informale non é stato possibile risalire a quando la stessa é stata ricevuta da Mannucci Benincasa. Queste indicazioni avrebbero aiutato a stabilire con certezza le circostanze di tempo della acquisizione della notizia da parte del nostro. Avrebbero aiutato anche a stabilire se le dichiarazioni rese dal generale Notarnicola sul colloquio con il detto, che l'alto ufficiale, come s'è scritto, colloca nei giorni immediatamente successivi all'evento e prima della caduta del MiG libico, siano da considerarsi o meno veritiere. Notarnicola ricorda, tra l'altro, di aver indirizzato il Capo Centro dal Direttore di sezione, colonnello Lombardo, che invece ha negato di aver saputo della vicenda Tricomi prima dell'arrivo dell'informativa del 18 luglio, escludendo anche di esserne venuto a conoscenza nella immediatezza del fatto.

Mannucci Benincasa asserisce di aver riferito la vicenda Tricomi a voce “al colonnello Notarnicola e solo a lui”. Questi, a dire dell'indiziato, rispose che “si trattava di una vicenda che non rientrava nella nostra competenza e che comunque, dato che l'ipotesi più credibile era quella del cedimento, non c'era nessuna altra ragione per seguire il fatto” (v. interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 14.10.92).

Che Mannucci Benincasa fosse a conoscenza della vicenda Tricomi lo riferisce anche il colonnello Nobili del SIOS/A. Questi dichiara al PM di Firenze, confermandolo poi a questo Ufficio, che Mannucci Benincasa avesse collegato la caduta del DC9 sia alla caduta del MiG libico, che alla mancata partenza del giudice Tricomi. Nobili colloca le confidenze di Mannucci Benincasa successivamente alla strage di Bologna del 2 agosto 80.

Per tutte queste ragioni – tra cui le più parti sono le dichiarazioni del giudice Tricomi – non può assolutamente dar credito alle versioni del generale Notarnicola. Non emerge però con chiarezza la ragione di queste sue indicazioni se esse derivino cioè dal malanimo che caratterizza i rapporti tra queste due fazioni all'interno della 1^a Divisione, o siano piuttosto il frutto di difetti di memoria.

Sull'utilizzazione da parte del Mannucci Benincasa di questa informazione s'è detto nella ordinanza di rinvio del GI di Bologna, alla quale pertanto si rinvia. Qui si devono soltanto porre in risalto alcuni aspetti della vicenda di particolare interesse. Sono stati già messi in luce i rapporti tra l'indiziato, con il nome di “Manfredi”, da una parte, e i giornalisti di Critica Sociale, Pamparana e Giovine, dall'altra. La vicenda Tricomi e le indagini che questi stava conducendo in Pantelleria sui contatti tra esponenti di Prima Linea e elementi libici nell'isola, per traffici di armi, furono oggetto di un articolo pubblicato sul periodico “Critica Sociale” nel mese di luglio 1981.

Nell'articolo oltre a fare riferimento alla mancata partenza del giudice Tricomi, “avendo disdetto la prenotazione mezz'ora prima della partenza”, si supponeva, tra l'altro, una connessione tra il DC9 dell'Itavia e il MiG23 libico.

Entrambi i giornalisti di “Critica Sociale” hanno dichiarato di aver ricevuto le notizie da “Manfredi”, che era stato loro presentato dal giudice Gentile e dal capitano Pandolfi. “Manfredi”, che è stato accertato, anche sulla base di documentazione sequestrata presso il S.I.S.MI, essere il nome di copertura del Mannucci Benincasa nei rapporti con i predetti giornalisti.

Mannucci Benincasa, venuto a conoscenza della pubblicazione della notizia sulla vicenda Tricomi sul periodico “Critica Sociale” trasmette con il corriere del 23 luglio 81 il rapporto alla Centrale, datandolo al 18 luglio. La data del 18 luglio con ogni probabilità non é stata scelta a caso dall'indiziato. Il 19 luglio cade di domenica. Il 20 vi era stato il lancio della notizia sull'ANSA. Il 21 vi era stata l'anticipazione della notizia nel corso di una trasmissione televisiva andata in onda sull'emittente radiofonica “Radio Radicale” ed era stata compiuta la perquisizione disposta dal Giudice di Bologna alla redazione milanese di “Critica Sociale”. Pertanto, se ne può riferire che il Capo Centro di Firenze si fosse determinato ad informare la 1^a Divisione soltanto a seguito della pubblicazione della notizia sul periodico. La minuta era stata già predisposta sin dal 2 giugno, ma mai inviata.

Deve essere anche rilevato, che Mannucci Benincasa trasmette la notizia alla Centrale in un momento in cui Notarnicola, al quale avrebbe riferito a voce, era stato sostituito nell'incarico dal colonnello Lombardo.

La 1^a Divisione - in vero la 1^a Sezione in accordo con la 3^a Sezione in data 19.08.81 aveva segnalato non solo che le notizie fornite dal Mannucci erano state già oggetto di lanci di organi di informazione, ma soprattutto che la data di partenza era difforme da quella di arrivo - subito rileva la stranezza della trasmissione dell'informativa con il corriere del 23, come rileva che i contenuti della stessa presentavano “qualche omissione rispetto alla stesura della bozza sequestrata dalla magistratura di Bologna”. Ma tale Divisione anziché chiedere chiarimenti si limita soltanto a trasmettere in data 27 agosto 81 una missiva in cui si dice “Per opportuno orientamento di codesto Centro ... che le ipotesi avanzate nell'appunto ... sono state pubblicizzate da articolo apparso su Critica Sociale del luglio 81, peraltro anticipato da una trasmissione di Radio Radicale del 21 dello stesso mese”.

Si deve osservare che la missiva non é stata rinvenuta nel fascicolo del DC9 Itavia acquisito al Centro di Firenze. La missiva della 1^a Divisione avrebbe dovuto essere collocata nello stesso fascicolo ove risulta la missiva

del 18 luglio. Non é da escludere che il Capo Centro abbia voluto eliminare un “richiamo” che lo avrebbe potuto mettere in imbarazzo con gli elementi del proprio Centro.

Mannucci Benincasa giustifica il ritardo dell'informativa rispetto all'acquisizione della notizia, con una sorta di riguardo verso Notarnicola che non credeva all'ipotesi dell'attentato. Aggiunge di essersi perciò indotto a riferire solo nel momento in cui Notarnicola ha lasciato la Divisione. Tale giustificazione non ha trovato, comunque, elementi a conforto. Rimane più credibile che il Mannucci si fosse deciso a mettere per iscritto la notizia soltanto a seguito della pubblicazione sul periodico Critica Sociale. Ciò al fine di “riparare” ad una sua “imprudenza” nei confronti dei giornalisti con i quali aveva parlato dei fatti. Al fine di cautelarsi avrebbe provveduto a redigere l'informativa avendo cura di non precisare il momento dell'acquisizione, ma comunque, determinato a “non trovarsi scoperto” in seguito ad ogni possibile conseguenza della pubblicazione giornalistica.

Ma la conferma a tutti i predetti elementi indizianti della retrodatazione di questa informativa del 18 luglio 81 trovano definitiva conferma a seguito dell'acquisizione dei registri di protocollo in partenza e in arrivo, da cui risulta che l'atto fu inviato il 21 luglio e quindi successivamente alla comparizione delle agenzie e della trasmissione di Radio Radicale, e alla perquisizione dei locali del periodico “Critica Sociale”.

Per questa condotta è stata esercitata nei confronti del Mannucci Benincasa azione penale per il delitto di cui agli artt.479, 61, n.2, in relazione agli artt.323 e 326 c.p., specificato come all'epigrafe sotto AP). Tale reato, commesso però nell'81, è caduto in prescrizione.

Quanto invece alla sua partecipazione alla manomissione degli archivi del Centro CS di Firenze e alla soppressione dei documenti concernenti la vicenda Affatigato, non essendo stato possibile accertare l'epoca della soppressione, permangono incertezze. Ragion per cui deve dichiararsi non doversi promuovere l'azione penale per il delitto p. e p. dagli artt.476 e 490 di cui è stato indiziato.

In esito all'istruttoria la difesa di Mannucci Benincasa ha prodotto una breve memoria difensiva in cui si propone di dimostrare la linearità della condotta del proprio assistito nei fatti sopra descritti, senza però fornire alcun elemento nuovo utile. La memoria nulla aggiunge sui rapporti dell'indiziato con i giornalisti di Critica Sociale. Relativamente alla trasmissione della missiva del 18 luglio 80 alla 1^a Divisione, afferma che la minuta era stata già predisposta dal giugno 81 e che Mannucci poteva

attribuire al documento la data che più riteneva congeniale e corrispondente al tempo di effettiva elaborazione del documento. Lo stesso Mannucci in data 27 marzo 99 depositava un breve scritto in cui teneva ad evidenziare le ingiuste accuse mossegli dal generale Notarnicola, ma su tali argomentazioni altri giudici. Quelle della difesa invece non possono essere accettate per motivi che sono stati rilevati sopra. Pertanto deve confermarsi di non doversi procedere per la causa di estinzione sopra indicata.

6. Masci Claudio.

La posizione di Masci, all'epoca dei fatti ufficiale della 3^a sezione della 1^a Divisione - Contro Spionaggio del S.I.S.MI, deve essere con cura esaminata. Egli ha avuto un ruolo di rilievo nella trattazione delle pratiche relative al DC9 Itavia ed al MiG libico. E' stato, tra l'altro, testimone per la 1^a Divisione, negli accertamenti sulla caduta del secondo velivolo, in quanto in quel periodo si trovava in licenza in Calabria e quindi era intervenuto sul posto. Le sue dichiarazioni sono apparse su più punti mendaci e reticenti.

Innanzitutto sull'incarico ricevuto di recarsi sul posto ove cadde il MiG libico. In merito sono state svolte indagini tendenti ad accertare il suo effettivo soggiorno presso il camping Torrenova di Cirò Marina. L'esito degli accertamenti é stato negativo in quanto le schedine di alloggio che venivano compilate sono state distrutte sia dal gestore del camping che dall'Autorità di Pubblica Sicurezza, nei termini di legge. I gestori non lo ricordano, nemmeno come ufficiale dei Carabinieri.

Masci afferma che l'incarico gli sarebbe pervenuto, un giorno o due dopo la caduta dell'aereo, telefonicamente, da funzionari della sua sezione. Indica, tra questi, il capitano Di Feo. Di Feo ha confermato di aver interloquito telefonicamente con Masci, ma ha precisato che ciò si é verificato in un giorno in cui espletava il turno festivo e che era stato comunque Masci a telefonare e non viceversa. Precisa inoltre di avere di sicuro annotato la telefonata nel registro delle novità (v. esame Di Feo Giulio, GI 12.12.96).

E' stato accertato che Di Feo ha prestato servizio il giorno festivo proprio il 19 luglio 80 - il precedente turno è del 6 luglio - ma nessun riscontro sulla ricezione della telefonata di Masci é stato trovato nel registro delle novità.

A rendere ancora più contorta la vicenda si aggiunge la testimonianza del capitano Conforti, ufficiale della 3^a sezione, a cui nessun funzionario del

S.I.S.MI aveva mai fatto riferimento, né tantomeno lo stesso Masci. Il Conforti riferisce di ricordare di essere stato chiamato da Masci, in licenza in Calabria, che gli chiese di essere messo in contatto con il colonnello Lombardo per riferirgli informazioni sull'aereo militare caduto sulla Sila. In particolare Conforti afferma: "ricordo che ricevetti nel mese di luglio una telefonata dal capitano Masci, che si trovava in licenza. Questi mi chiedeva di poter parlare con Lombardo, direttore della sezione, per comunicargli che, avendo incontrato occasionalmente il comandante della stazione CC. della località in cui si trovava in licenza, probabilmente Cirò Marina, si stava recando in una località lì vicino in cui sarebbe caduto un aereo. Invitai il Masci a richiamare, in quanto il colonnello Lombardo al momento non era in ufficio. Questa telefonata avvenne verso le ore 9-9.30 del mattino. Successivamente, all'ora di colazione, ricevetti altra telefonata dal capitano Masci, che mi chiedeva di nuovo di essere messo in contatto con il colonnello Lombardo, cosa che feci. Prima di passare la comunicazione al colonnello Lombardo, chiesi notizie sull'accaduto. Masci mi rispose che avevano rinvenuto un aereo militare" (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Conforti colloca la telefonata nel mese di luglio 80, in un periodo precedente alla sua assenza dall'ufficio per un periodo di cure termali in Sicilia a partire dal 15 luglio.

Posto a confronto con Conforti, l'atto non sortisce alcun esito. Conforti conferma la sua dichiarazione. Masci, invece, colloca la telefonata qualche giorno dopo quella ricevuta da Di Feo (v. confronto Masci/Conforti, GI 12.12.96). Ma come si è già accennato ciò non è possibile in quanto dal 15 di luglio il capitano Conforti - come è stato accertato con sicurezza - è in Sicilia per le cure termali.

Che le eventuali dichiarazioni di Conforti avrebbero messo in grave imbarazzo Masci, lo si può facilmente dedurre da altra importante dichiarazione di Conforti. Questi riferisce che nel '94 ricevette una chiamata da Masci che gli rammentava la telefonata che, a suo dire, esso Conforti gli aveva fatto. Alla replica di quest'ultimo che invece gli ricordava che era stato lui Masci a telefonare e non viceversa, chiedendogli di essere messo in contatto con Lombardo, Conforti avvertì l'imbarazzo di Masci nell'apprendere le reali modalità della telefonata. Ecco il motivo per il quale Masci nelle dichiarazioni a questo Ufficio nessun riferimento aveva fatto sulla presenza, in organico alla sezione, del capitano Conforti.

La difesa di Masci ha chiesto di esaminare come testimone il maresciallo Polletta che al tempo dei fatti era impiegato negli stessi uffici del suo assistito e del Conforti. A dire del difensore attraverso questa

testimonianza si sarebbe potuti giungere al chiarimento dell'episodio riferito da Conforti. Specificando che al tempo dei fatti la 3^a sezione era ubicata al quarto piano della palazzina della 1^a Divisione e che da quel piano non era possibile trasferire una telefonata esterna dalla stanza di Conforti e Masci a quella del Direttore di sezione (Alloro in assenza di Lombardo) né tantomeno a quella del Vice Direttore di Divisione (Lombardo) che si trovava, invece, al 2° piano della palazzina.

Polletta asserisce che non era possibile passare una telefonata esterna dall'ufficio dei funzionari addetti alla 3^a sezione ad altro ufficio del 2° piano. Afferma però che ciò era possibile dall'ufficio del Direttore di sezione alla segreteria di quest'ultimo e viceversa, specificando che il trasferimento poteva avvenire perché nella stanza del Direttore di sezione ed in quella della segreteria vi era un commutatore manuale per mezzo del quale era possibile passare la linea da una stanza all'altra (v. esame Polletta Francesco, GI 17.09.97).

Conforti invece esclude che il colonnello Lombardo nel periodo in cui ricevette la telefonata di Masci si fosse trasferito in pianta stabile al 2° piano. Egli afferma che quando gli passò la telefonata di Masci si trovava nell'ufficio di Direttore di Sezione in quanto, altrimenti, non avrebbe potuto passargli la telefonata. A tal riguardo precisa che dal suo ufficio era possibile passare telefonate alle altre stanze della sezione ma non a quelle degli altri piani (v. esame Conforti Alessandro, GI 25.09.97).

Appare quindi in tutto probabile la versione del Conforti. La telefonata è giunta al 4° piano probabilmente alla Segreteria e di qui trasferita alla stanza del Direttore di Sezione, operazione possibile. D'altra parte una telefonata che avesse chiesto del Direttore della Sezione doveva essere inviata alla sua Segreteria. E di qui per la possibile presenza del Conforti, da costui presa e trasferita. Ma potrebbe anche essere giunta alla stanza di Conforti e di qui da costui essere trasferita alla stanza del Direttore. Operazione anche questa possibile, essendo entrambe le stanze sullo stesso piano. L'altra ipotesi, quella del trasferimento dal 4° al 2° piano non deve nemmeno essere presa in considerazione, per il fatto che a quel tempo il Direttore di Sezione non si era stabilmente trasferito al 2° piano nella stanza del vice-Direttore di Sezione.

Masci risulta in licenza dal 3 luglio al 23 luglio 80. Egli afferma che al suo rientro ha riferito verbalmente sia ad Alloro che a Lombardo e di aver redatto l'appunto del 28 luglio 1980 su incarico di Alloro. Questi negherà di aver saputo qualcosa sulla vicenda e di aver dato incarico a Masci. Soltanto alla contestazione di Masci che gli faceva notare la sua sigla sulla minuta dell'appunto ammette la circostanza (v. confronto Alloro/Masci, GI

12.12.96). Lombardo invece nulla riferisce sia sull'incarico dato a Masci dalla Divisione sia sulla relazione redatta da Masci.

La relazione di Masci avrà, per il Servizio, una importanza particolare tant'è che verrà utilizzata per sgombrare quelle voci che avevano riferito di una connessione tra la caduta del MiG libico e l'incidente al DC9 Itavia. Difatti è stato accertato che precisi riferimenti che si rilevano nell'appunto di Masci sono stati riportati informalmente al Capo del SIOS/A, Tascio, in due occasioni. La prima in data 28 luglio (si veda l'annotazione nel brogliaccio sequestrato al generale Tascio); la seconda, il 29 luglio, personalmente dal tenente colonnello Alloro (si veda l'esemplare dell'appunto S.I.S.MI del 28 luglio acquisito al SIOS/A).

Ma il ruolo di Masci è soprattutto importante nella trattazione della pratica del DC9 Itavia. Ed è proprio sulle attività svolte in direzione di questo evento che Masci è palesemente reticente. Egli riferisce che l'interesse del Servizio nell'attivismo di fine luglio prende origine dall'articolo pubblicato sul quotidiano "Il Messaggero" di Roma, che riportava la notizia di una possibile collisione tra il velivolo dell'Itavia ed un altro aereo, escludendo che vi fossero altri motivi. E' accertato che l'appunto del 29 luglio è stato minutato una prima volta da Alloro e una seconda volta - a seguito delle correzioni apposte dal Direttore della Divisione - da Masci.

Che Masci sapesse fin dall'inizio da che cosa nascesse l'attivismo ben si rileva dall'annotazione di pugno del tenente colonnello Alloro apposta sulla minuta del Centro CS di Bari del 29 luglio "Cap. Masci sa tutto 29/7". Egli però nulla dice o vuole dire sulla reale motivazione per la quale prese avvio l'attivismo di fine luglio. Attivismo che mosse - come è stato accertato - dalla conversazione tra Notarnicola e Tascio, registrata con una annotazione di proprio pugno da quest'ultimo nel brogliaccio che gli è stato sequestrato, in cui evidenzia congiuntamente, la voce sparsa ad alti livelli delle tracce registrate su Ponza e l'aereo visto volare sulla spiaggia su cui un ufficiale testimonierà. Ovvio il riferimento a quanto appreso da Masci ed alla relazione da questi redatta al suo rientro dalla Calabria. Proprio in questa relazione Masci fa espressamente riferimento all'aereo che volava sulla spiaggia.

E' peraltro lo stesso Masci ad apporre il 1° agosto sulla prima pagina dell'appunto del 29 luglio l'annotazione "Visto da Signor D.S. il 30.7.80". Egli afferma sul punto: "Dal momento che il documento era ritornato in Sezione senza alcun visto o annotazione delle Superiori Autorità, ho ritenuto dover annotare che il documento, essendo stato portato al Direttore, fosse stato da costui visionato. Chiesi proprio in quell'occasione al segretario dr.

Follo il perchè del ritorno del documento senza sigle ed egli mi rispose che era stato visionato dal Direttore, ma era stato restituito senza sigle” (v. esame Masci Claudio, GI 15.07.93). Il riferimento a Follo come conferma della ricezione da parte della Divisione del documento senza determinazioni del Direttore del Servizio, lascia dubbi in quanto questa é persona deceduta da tempo e che pertanto non può confermare ma neanche smentire le affermazioni di Masci. Però appare alquanto singolare che l’annotazione di “visto” non sia stata apposta dalla segreteria della Divisione, in questo caso dallo stesso Follo. Di regola l’annotazione, qualora fosse mancato il visto del Direttore, l’avrebbe dovuta apporre il colonnello D’Eliseo, Capo dell’Ufficio del Direttore del Servizio. Pertanto l’apposizione del “visto” da parte di Masci deve far riflettere.

L’annotazione apposta da Masci non può non essere messa in relazione con il disconoscimento della firma di Notarnicola sull’appunto del 29 luglio. Che la firma sia apocrifa é stato accertato dalla perizia disposta dall’Ufficio. Notarnicola suppone in proposito che “sul documento ci fosse un’annotazione del Direttore del Servizio, che negli anni successivi, all’atto dell’inoltro dei documenti alla Magistratura o alla Commissione Stragi, qualcuno avesse ritenuto opportuno eliminare. D’altra parte nessuno poteva utilizzare la mia firma anche in caso di mia assenza temporanea, perché chi inoltrava l’appunto al Direttore, anche al livello più basso, avrebbe dovuto firmare in proprio, premettendo “per il direttore della divisione t.a.” (ovvero temporaneamente assente)”. Si può supporre che la sostituzione della pagina senza le determinazioni del Direttore e senza alcuna attestazione che l’appunto fosse stato visionato dal Direttore del Servizio, potesse ingenerare dei sospetti sia all’interno della Divisione che all’esterno, qualora l’appunto fosse stato richiesto dalle Autorità. Pertanto l’operato di Masci soltanto in questa ottica può trovare giustificazione.

La documentazione acquisita da Martina Franca attraverso il Centro CS di Bari risulta analizzata dal SIOS/A congiuntamente al S.I.S.MI. E’ lo stesso Masci a recarsi presso il SIOS/A per la interpretazione dei tracciamenti radar relativi al DC9. Sulla base di questa analisi Masci redige l’appunto del 6 agosto incorrendo nell’errore di confondere l’orario zulu con l’orario locale. Errore di cui farà riferimento nell’appunto per il Direttore del Servizio del 28 agosto, quando cioè confronta i primi dati con quelli giunti in via ufficiale dal SIOS. Quest’appunto, come si é già avuto modo di rilevare nel capitolo dedicato all’attivismo del S.I.S.MI, si conclude con l’informazione al Ministro della Difesa da parte di Santovito che l’ipotesi di collisione con altro velivolo era da escludere.

Masci dichiara di non ricordare a quale articolazione del Servizio pervenne il materiale acquisito a Martina Franca dal Centro CS di Bari. Gli sembra comunque di ricordare che quando consegnò l'appunto a Palazzo Baracchini il materiale fosse già dentro la cartella (v. interrogatorio Masci Claudio, GI 11.10.96). Sarà accertato invece che la documentazione pervenne dal Centro CS di Bari con il maresciallo Lollino del Centro CS di Bari che la consegnò personalmente al capitano Masci, che era andato a prelevare all'aeroporto. A contestazione di ciò ribadisce di non ricordare la circostanza, ammettendo però di aver ricevuto la missiva di Bari all'ingresso di Palazzo Baracchini da qualcuno che si presentò come "emissario di Bari".

Egli che "sa tutto" nulla riferisce o vuole riferire sulla provenienza delle notizie contenute nell'appunto del 29 luglio, ritenendo in mancanza di elementi di riscontro documentali, che fossero state acquisite direttamente dal Direttore della Divisione. Nulla riferisce, o non vuole riferire, sulle richieste al Centro CS di Bari. Anche queste sono da lui ricondotte al Direttore della Divisione o ad ufficiale da questi incaricato.

Ma la falsità delle dichiarazioni di Masci emerge nella vicenda della ricezione della seconda missiva del Centro di Bari, con la quale venivano trasmessi i tracciamenti radar relativi al MiG libico. Masci afferma falsamente di ricordare che vi era difformità tra contenuto della documentazione che si riferiva al MiG libico e oggetto che, invece, si riferiva al DC9 Itavia. Per tale motivo, su richiesta di Notarnicola che aveva segnalato la difformità con un'annotazione di proprio pugno apposta sul foglio di Bari - "Chiedere v.b. se l'oggetto non sia sbagliato. Questo è l'aereo libico p.p." - telefonò ad Antonicelli che gli disse di non aver ricevuto richieste concernenti il MiG e che tutto quello che aveva acquisito lo aveva acquisito nell'ambito della richiesta della documentazione del DC9.

Antonicelli, invece, che ha reso testimonianza molto utile, riferisce "che quando abbiamo redatto la lettera del 30 luglio, eravamo ben consapevoli che stavamo per inviare alla 1^a Divisione tracciati attinenti al MiG23".

Masci con un'annotazione di proprio pugno sul foglio di Bari registra la conversazione con Antonicelli: "31/7 Parlato con CCS BA (Antonicelli) Chiarito che materiale si riferisce ad aereo libico e non DC9". L'annotazione di Masci però presenta aspetti singolari. Essa è sovrapposta ad altra cancellata, della quale è stato possibile ricostruire soltanto la parte iniziale "Richiamata sua attenzione sulle diversità orario dei dati rilevati rispetto a quelli citati nella lettera" (v. perizia depositata 10.04.92). Già da questa annotazione opportunamente cancellata da Masci medesimo emerge che la documentazione sul MiG è stata subito esaminata tant'è che il funzionario

che la esamina, probabilmente lo stesso Masci, si accorge della differenza tra gli orari riportati sulla missiva del 30 luglio e quelli riportati nella documentazione allegata che invece erano in zulu. Pertanto la conversazione con Antonicelli é legata più ad una richiesta di chiarimenti sulla divergenza degli orari che sulla divergenza dell'oggetto (DC9-MiG23).

Antonicelli ha tra l'altro affermato - così smentendo quanto affermato da Masci - che se avesse effettivamente ricevuto la segnalazione di Masci concernente l'errore sull'oggetto della missiva del 30 luglio, avrebbe di certo apposto la correzione sia sull'esemplare di Bari che sul protocollo. La testimonianza di Antonicelli ha trovato conforto sia nella minuta che nel protocollo, nei quali non é stata riscontrata alcuna correzione sul cambio dell'oggetto.

Altra falsità di Masci si rileva laddove riferisce che, dopo circa una ventina di giorni dalla ricezione della lettera, parlò con Notarnicola, riferendo quanto riferitogli da Antonicelli. Sulla missiva del 30 luglio si legge effettivamente l'annotazione di pugno di Masci datata 25 agosto: "Parlato. Atti mettendo copia all.5 in pratica DC9", apposta immediatamente sotto quella di Notarnicola. Proprio il riferimento a questo allegato dà ulteriore conferma che la richiesta dei tracciamenti radar del MiG rispondeva ad una richiesta formulata nel quadro di accertamenti sul DC9 Itavia. Infatti con l'allegato 5 si informava la 1ª Divisione che nel tardo pomeriggio del 29 luglio anche la Guardia di Finanza aveva acquisito copia della carta dei ritrovamenti dei relitti del DC9 Itavia.

Masci dunque afferma di aver parlato con Notarnicola ma ciò non poteva risultare possibile in quanto quest'ultimo a quella data si trovava in licenza e l'ufficio era retto dal colonnello Lombardo. Pertanto sembra legittimo ipotizzare che Masci avesse opportunamente atteso l'assenza del Direttore della Divisione per mettere a posto la pratica. Per quanto su esposto, pertanto, non possono essere accettate le affermazioni riprese nella memoria del difensore di Masci dell'11.12.96, laddove si ribadisce che "All'epoca dei fatti ed a tutt'oggi riferisce che non é venuto a conoscenza di elementi o notizie che ponessero in connessione i due episodi".

Vi sono poi due singolari circostanze in cui Masci risulta avere avuto un ruolo che lascia molti dubbi sul suo operato. La prima è la stesura di un appunto per le Superiori Autorità datato 31 luglio 81, in cui la data di caduta del velivolo libico viene indicata nel 14 luglio 80 ed il velivolo in un MiG 25 e non 23. A rendere ancora più singolare l'"errore" é il fatto che la data risulta apposta in un momento successivo alla redazione del documento stesso, e pertanto dovrebbe essere stata apposta dopo una opportuna verifica degli atti del Servizio o sulla base della conoscenza di chi, come Masci, si

trovava sul posto ove risulta essere caduto il velivolo libico. Masci giustifica la divergenza con la data ufficiale sostenendo che si sia trattato di un errore del dattilografo. Il Direttore della sezione dalla quale dipendeva Masci, all'epoca della redazione del documento, il colonnello Genovese, ha dichiarato invece che proprio Masci gli confermò che la caduta dell'aereo si era verificata il 14 luglio. Anzi precisava di aver sempre ritenuto che il velivolo libico era caduto il 14 luglio e non il 18 luglio.

La seconda é relativa alla redazione di un altro appunto, questa volta steso dal colonnello Genovese con la collaborazione di Masci. In questo appunto datato 5 ottobre 81 si legge "che in atti si rilevano tracce di plottaggi di aerei "sconosciuti" rilevati nello spazio aereo nazionale in occasione dell'incidente DC9 Itavia su Ustica (si chiarisce che le tracce rilevate non avevano nulla a che vedere con l'incidente)". Il colonnello Genovese riferisce che tali precisazioni sono state rilevate da documenti agli atti della Divisione visionati insieme a Masci. Ricorda inoltre che dai tracciati radar che gli furono mostrati dal Masci e da altri ufficiali della sezione si rilevavano le tracce di più aerei di cui non si conosceva la provenienza. Aggiunge che il commento, in quell'occasione, fu che il SIOS, che aveva quei tracciati, a suo tempo non aveva comunicato la presenza di questi aerei sconosciuti. Genovese precisa, infine, che i tracciati che vide si riferivano al giorno in cui cadde il DC9 Itavia (v. esame Genovese Felice, GI 11.10.96).

Non può essere accettata la supposizione di Masci che ritiene che le tracce di aerei sconosciuti si riferiscano alla vicenda del MiG libico. Il riferimento al DC9 é abbastanza esplicito nell'appunto del 10 ottobre 1981. Nemmeno può ipotizzarsi un riferimento all'analisi fatta dallo stesso Masci con l'aiuto informale del SIOS/A, che poi trasfuse nell'appunto del 6 agosto 1980. Difatti è lo stesso Masci ad accorgersi dell'errore a seguito del confronto dei dati con quelli della analisi ufficiale nel frattempo giunta dal SIOS/A. A contestazione di tutto ciò Masci si limita ad affermare: "Io ho riferito quello che é a mia conoscenza. Altro non so dire" (v. interrogatorio Masci Claudio, GI 11.10.96).

Questa la situazione probatoria a carico del Masci, che ha indotto il PM ad imputarlo del delitto di falsa testimonianza, specificato come all'epigrafe sotto AN, e ne impone - tenuta presente la nuova normativa sulle prove - il rinvio a giudizio.

La difesa di Masci ha depositato - dopo le richieste del Pubblico Ministero - una lunga e articolata memoria con la quale si tenta di dimostrare l'estraneità dell'imputato dai fatti ascrittigli. Il documento esordisce, dopo aver premessi che Masci è innocente, affermando che da un

lato “bisogna stare alle carte processuali e non fare congetture”, dall’altro che il MiG libico è caduto il 18 luglio – e pertanto nessuna relazione può aver con l’incidente del DC9 dell’Itavia – così come dimostrerebbe una consulenza giurata disposta dalla difesa sulle fotografie del cadavere del pilota del MiG libico. Deve esser rilevato che le argomentazioni che hanno portato alla emissione di comunicazione giudiziaria da parte dell’Ufficio nei confronti di Masci sono state elaborate solo dopo e soltanto sulla base sia delle carte processuali che delle testimonianze, così come sono state già sopra descritte.

La difesa di Masci – dopo aver rilevato che la polizia giudiziaria non è riuscita a confermare la presenza di Masci nel campeggio Torrenova di Cirò Marina - ha prodotto alcune fotografie riproducenti la sua famiglia asseritamente scattate in quel periodo, dalle quali – va subito osservato – non si rileva la presenza di Masci ma soltanto quella dei componenti la sua famiglia. Va anche detto che la presenza fortuita di Masci in Calabria non è stata mai messa in dubbio (si vedano le testimonianze dei colleghi della 1^a Divisione, il modulo di richieste di licenza dal 3 luglio in poi, l’assenza del suo nome nel registro di entrata e uscita della Divisione di quel periodo come l’assenza di sue sigle di presa visione o di annotazioni sui documenti che vanno dal 3 al 23 luglio 80), bensì il fatto che gli accertamenti espletati sul posto di caduta del MiG libico siano effettivamente avvenuti dopo il 18 luglio. Anzi si ha ragione di ritenere che siano stati compiuti prima di questa data. E proprio su questo importante punto – come si è già rilevato – si ritengono attendibili le dichiarazioni di Conforti. Proprio su Conforti la difesa produce una serie di argomentazioni tentando di screditare la sua testimonianza. Si afferma che non risulta veritiero che il nome di Conforti sia mai stato fatto dagli altri ufficiali della 1^a Divisione chiamati a deporre in quanto il primo a citarlo è stato il colonnello Genovese nella testimonianza resa al GI l’11.10.96. Ma la difesa non ha però rilevato che nessuno degli ufficiali della 3^a Sezione della 1^a Divisione in servizio nel luglio 80, compreso Masci, aveva fatto riferimento fino a quel momento al colonnello Conforti. Quest’Ufficio ha appreso dell’esistenza in forza alla 3^a Sezione del capitano Conforti solo dalla testimonianza di Genovese che, tra l’altro nel luglio dell’80 non era ancora in forza a quella sezione. Pertanto questa prima valutazione va respinta per i motivi che si sono già detti sopra.

La difesa continua elencando circostanze per le quali riteneva il teste Conforti non attendibile. La prima, del fatto che non era possibile trasferire la telefonata dalla stanza di Conforti ad altri uffici, richiamando a tal proposito la testimonianza di Polletta. Sul punto ci si riporta alle valutazioni già espresse sopra. La seconda: le ferie di Lombardo, dal 30 giugno al 13

luglio, ed il fatto che questi comunque aveva l'ufficio al secondo piano e non al quarto piano sede della 3^a Sezione, sezione dalla quale non era possibile trasferire le telefonate. Anche su questo punto si richiamano le valutazioni già espresse, dalle quali si rileva che Lombardo non era ancora in pianta stabile al secondo piano e che pertanto faceva la spola tra il quarto e il secondo piano, e che dalla segreteria della 1^a Divisione – e soltanto da questo Ufficio – era possibile commutare le telefonate al secondo piano.

Il terzo punto concerne la presenza di Conforti in ufficio nei giorni precedenti la partenza avvenuta il 15 luglio per le cure termali ad Acireale. Secondo la difesa il giorno 13 luglio cadeva di domenica ed il turno H24 di Conforti aveva inizio dalle 09.00 della mattina della domenica e terminava alle ore 8.30 del lunedì successivo. Come consuetudine all'ufficiale che aveva espletato tale servizio spettava la giornata di riposo per cui di solito "si va a casa, non si rimane in ufficio". Poichè dal registro delle missioni il Conforti risulta partito alle ore 07.00 del 15 luglio, la difesa conclude che il Conforti non avrebbe potuto ricevere alcuna telefonata dal Masci. Anche questa ricostruzione non può essere accettata. Basti dire – e di ciò l'attenta analisi della difesa se ne è ben guardata dal rilevare questa circostanza – che il colonnello Lombardo è presente in ufficio non dal 14 luglio ma dal 13 luglio (v. registro ingresso autovetture).

La difesa di Masci ha peraltro prodotto una perizia giurata dei medici Marcelli e Signoracci sulla morte del pilota rinvenuto il 18 luglio. I due concludono che "dalle foto esaminate risalta la presenza di rigidità cadaverica, come pure l'assenza di fenomeni trasformativi; tali rilievi coincidono con l'ipotesi di un decesso avvenuto verosimilmente il 18.07.80 (data del rilievo fotografico); dagli stessi rilievi, altresì, si può escludere ogni altra ipotesi relativa al decesso del soggetto ivi rappresentato che si possa far risalire ad oltre tre-quattro giorni antecedenti la data del rilievo fotografico stesso". Le conclusioni di questa perizia non possono essere accettate. A tal fine si rimanda alla parte dedicata alle conclusioni alle quali sono giunti professori Dina e Giusti.

La difesa tenta poi di sminuire l'annotazione apposta da Alloro sull'appunto del 29 luglio 80 "Masci sa tutto", cercando di dimostrare che proprio Alloro era colui che aveva trattato la pratica fino al 29 luglio 80 e che pertanto tale annotazione non avrebbe molto senso. Anche questo rilievo non può essere accettato, giacchè l'annotazione è stata apposta al tempo dei fatti e proprio nel documento che attesta l'attivismo di quella Divisione. Deve essere detto che se Masci nulla sapeva su quella vicenda, perchè non ha apposto un'eventuale ulteriore annotazione per attestare, invece, l'inesattezza della annotazione di Alloro?

Relativamente all'appunto della 1^a Divisione del 5 ottobre 81 in cui viene dedicata l'esistenza di tracce di plottaggi di aerei sconosciuti rilevati nello spazio aereo nazionale in occasione dell'incidente di Ustica, la difesa precisa che i tracciati radar cui si fa riferimento in quell'appunto sono quelli pervenuti dal SIOS/AM con foglio nr.1752 del 14 agosto 80. In particolare, il riferimento agli aerei sconosciuti nasceva dal fatto che non tutte le tracce erano state identificate con il tipo di velivolo corrispondente, tant'è che per alcuni di essi al posto del tipo di velivolo, il SIOS aveva posto delle linee. Con ciò la difesa ha inteso sostenere che il riferimento agli aerei sconosciuti era stato rilevato proprio da questo documento. Tale tesi però non può essere accettata, in quanto le tracce cui fa riferimento la difesa in vero non risultano sconosciute, poichè dalle carte del SIOS/A trasmesse al S.I.S.MI si rileva soltanto l'assenza del tipo di velivolo ma non quella al modo A civile. In pratica sono identificabili tramite il tabulato dei voli civili ed in effetti sono voli dell'aviazione civile. La difesa allega alla memoria un atto della missiva del SIOS relativo agli avvistamenti di Marsala. Le tracce numero 4, 6 e 7 rispettivamente AG265, AG262 e AJ453 risultano attribuite – pertanto non possono essere considerate sconosciute – rispettivamente all'ATI Napoli-Palermo, all'Air Malta in volo da Londra a Malta ed infine all'AZ881. Probabilmente all'atto della analisi dei tracciati il CRAM di Marsala non aveva a disposizione i relativi piani di volo. Pertanto le tracce di velivoli sconosciuti cui si fa riferimento nella nota del 5 ottobre 81 non possono riferirsi alle tracce di cui sopra, in quanto esse non erano affatto sconosciute.

La difesa di Masci tenta anche di dimostrare che non vi era relazione tra le due urgenti acquisizioni a Martina Franca dei dati di plottaggi sia del DC9 che del MiG, affermando, tra l'altro, che l'urgenza del SIOS per l'acquisizione dei dati del 18 luglio poteva esser stata determinata dalle pressioni per la restituzione del MiG ai libici, e dalla necessità di risposte alle richieste dei Servizi collegati. Anche questa ricostruzione non può essere accettata per i motivi già esposti.

Relativamente alle conversazioni di Masci con Antonicelli sulla missiva inviata da Bari il 30 luglio con allegati i tracciamenti radar del MiG libico, la difesa obietta che nella conversazione Masci fece osservare ad Antonicelli la diversità di orario dei dati di plottaggio rispetto all'oggetto della lettera che invece riportava l'evento del DC9 Itavia. Anche questa deduzione non può essere accettata in quanto dall'annotazione cancellata e ricostruita in parte ben si rileva che Masci chiese sì notizia delle differenze di orario, ma tra quelli rilevati dagli allegati rispetto a quelli citati nella missiva. Soltanto dopo viene cancellata questa parte e sostituita con quella

relativa all'oggetto. Pertanto Masci quando esaminava le carte era ben consapevole che trattavasi di plottaggi del MiG e non del DC9, anche perchè, in ogni foglio del plottaggio era indicata la data del 18 luglio 80.

La difesa rileva quindi, a proposito della conversazione tra Antonicelli e Masci come una domanda, posta a Curci nel corso dell'interrogatorio del 4.12.96, sia stata posta "ad arte, con il proposito di indurre auspicate reazioni". Deve essere preliminarmente detto che la domanda cui ci si riferisce non è stata posta così come s'è interpretato. L'annotazione posta nel foglio del 30 luglio del Centro CS di Bari è relativa ad una telefonata fatta da Masci ad Antonicelli e l'accordo di cui si fa menzione nella domanda posta a Curci effettivamente non risulta menzionato nell'annotazione di Masci. Deve essere tuttavia rilevato che è implicito che tale accordo debba essere stato oggetto della telefonata, anche se non viene citato nell'annotazione di Masci. A riprova vale la cancellatura dell'oggetto della missiva con un tratto di penna e la sostituzione con la dicitura a penna "Aereo libico" al posto di "DC9 Itavia". Correzione che invece – lo si ribadisce – non risulta apposta nella minuta del Centro CS di Bari. Che l'oggetto della telefonata fosse stata la discordanza tra l'oggetto e gli allegati lo si rileva, tra l'altro, dalla direttiva di Notarnicola "Chiedere v.b. se l'oggetto non sia sbagliato. Questo è l'aereo libico – p.p.". Pertanto chiamare Antonicelli e non correggere l'oggetto della missiva, non avrebbe avuto alcun senso.

Proprio in relazione a questa missiva va dato atto che su istanza della difesa di Masci è stata richiesta e trasmessa dal S.I.S.MI la distinta della corrispondenza trasmessa dal Centro CS di Bari alla 1^a Divisione con il corriere del 31 luglio 80. Dall'esame della distinta è stato possibile accertare, pertanto, che la missiva in questione risulta giunta alla Direzione del S.I.S.MI il 31 luglio 80 e non insieme al corriere speciale del 29 luglio precedente. Ciò comunque nulla toglie o aggiunge alla ricostruzione di quei giorni in merito all'attivismo della 1^a Divisione sull'evento di cui è processo.

La difesa tenta anche di dimostrare che il modulo di ricevuta dei tracciamenti radar trasmessi con questa missiva non è stato occultato al fine di nascondere l'identità del funzionario che li ricevette, giacchè sarebbe stato firmato da Masci, così come dichiarato nel corso della testimonianza del 23.03.93. Anche questa affermazione non può essere accettata, perchè qualora Masci lo avesse effettivamente dichiarato non si sarebbero fatte le considerazioni relative all'ipotesi di occultamento o soppressione di copia della ricevuta. Masci nella citata dichiarazione afferma soltanto di aver visto il modulo di ricevuta – ma si trattava della parte che rimaneva all'ufficio – e di aver firmato la lettera di restituzione nella parte del modulo di ricevuta

che doveva ritornare al mittente, tant'è che afferma di non sapere se copia di questa ricevuta fosse stata conservata agli atti del Servizio. Pertanto se la difesa oggi è in grado di affermare che è stato esso Masci a firmare il modulo di ricevuta e non solo la lettera di restituzione, di ciò se ne dovrà tener conto.

Anche riguardo il disconoscimento della propria firma da parte del generale Notarnicola apposta sull'appunto del 29 luglio 80, la difesa vuol dimostrare l'inconsistenza di tale assunto. A tale scopo ha rilevato una serie di circostanze in cui il documento risulta essere stato visionato e allegato ad altre visioni per il Direttore del Servizio. Anche questo assunto ha poco valore e non può essere accettato. Innanzi tutto va rilevato che la perizia disposta dall'Ufficio ha dato conferma ai dubbi di Notarnicola sulla genuinità della propria firma. Inoltre, Notarnicola – come peraltro rileva la difesa di Masci – non ha mai disconosciuto i contenuti dell'appunto, salvo l'ultimo paragrafo – e su questo l'ufficiale appare poco credibile – ma ha soltanto ipotizzato che con molta probabilità si sia voluto eliminare un'annotazione di Santovito, ritenuta a posteriori, compromettente. E poi vi è da considerare che è proprio Masci che annota sulla prima pagina dell'appunto che il documento era stato visto dal Direttore del Servizio. Annotazione che non spettava di certo a Masci, bensì alla segreteria del Direttore del Servizio o a quello del Direttore della Divisione.

La difesa sostiene che il generale Angeli doveva essere a conoscenza dei reali motivi per i quali erano stati acquisiti i tracciamenti radar. A riprova di ciò richiama, sia le dichiarazioni di Curci che indica in Angeli il suo interlocutore, sia le annotazioni di quest'ultimo apposte su entrambi i documenti ricevuti da Bari, che notificavano la presa visione da parte di Notarnicola dei documenti. Tale assunto non può essere accettato in quanto Angeli in quei giorni era in affiancamento e non aveva nessun titolo per richiedere eventuali delucidazioni o disporre accertamenti. Infine dopo aver ricostruito “il castello accusatorio su cui si fonda l'ipotesi di correlazione fra il rinvenimento del MiG23 libico e la caduta del DC9”, richiamando le annotazioni sul progetto Notarnicola-Tascio, l'annotazione di Tascio sul brogliaccio alla data del 28 luglio sulle voci sparse ad alto livello, l'annotazione nell'agenda di Santovito sui dubbi del Ministro dei Trasporti sul DC9 e le affermazioni di Santovito nella riunione del 21 luglio allo SMD, la difesa conclude che tali evidenze “si materializzano minimo tre gradini più su rispetto alla posizione di collaboratore, quale era Masci all'epoca”. Anche questa considerazione non può essere accettata, in quanto in fatto un qualsiasi progetto anche se disposto ad alti livelli abbisogna comunque di livelli inferiori che ne applichino e conducano e curino l'attuazione.

7. Massari Porfirio.

Nell'80 era capo sala operativa presso l'aeroporto di Ciampino con il grado di maggiore dell'AM. Escusso in data 18.03.91 riferiva che la sera del 27.06.80 alla RIV (Regione Informazioni Volo) era in servizio il turno completo, che vi erano in Sala 16 o 17 settori, e che alle 21.00 locali, all'ora cioè dell'incidente, erano quasi tutti aperti.

Il DC9 Itavia era stato seguito dal TSR (Terminale Sud Roma), sino al limite della portata radar. Intorno alle ore 22.30, su disposizione del Direttore della RIV, colonnello Guidi, aveva provveduto a sigillare tutte le comunicazioni radio e telefoniche. Per quanto concerneva i nastri radar, non era contemplato un suo intervento nelle disposizioni di servizio, e pertanto su di essi non prese iniziative; erano stati da lui sigillati e messi in cassaforte; successivamente erano stati consegnati l'indomani mattina, sempre da lui personalmente, alla segreteria operativa, di cui probabilmente era responsabile il colonnello Russo. Tra il personale di turno quella sera ricordava il capitano Grasselli Mario, supervisore operativo, il tenente La Torre ed il tenente Corvari, entrambi controllori del traffico aereo. Era stato avvisato dal tenente Corvari che l'aereo non aveva più il contatto radio. Il capitano Grasselli, all'epoca con la qualifica di supervisore operativo in sala, si era recato al settore Sud, aveva effettuato una "Blind Trasmission" (trasmissione alla cieca), dalla quale non aveva ricevuto risposta. Successivamente aveva contattato un Air Malta, che era in volo nell'area, perché facesse da ponte, ma anche questo tentativo non sortì effetto. Anche dal CRAM di Marsala aveva avuto risposta negativa. Eguale risposta gli era stata data da Licola e Poggio Ballone, anche se di quest'ultimo sito non era del tutto sicuro.

Successivamente aveva avvisato la compagnia aerea e i suoi superiori, provvedendo anche a sigillare le comunicazioni TBT e telefoniche. Al momento della scomparsa dell'aereo si trovava nel suo ufficio, che era adiacente alla sala operativa. Nella sala operativa si stimò che l'aereo fosse ammarato; non furono avanzate altre ipotesi.

Escusso in data 23.07.91 riferiva che negli anni 88-89 era stato ascoltato dallo SMA, da un gruppo di ufficiali (9 o 10), tra cui alcuni generali di cui uno di Squadra Aerea. Gli erano state rivolte alcune domande su chi fosse il Capo servizio quella notte al Centro di Ciampino, quali Enti avesse avvisato, e le decisioni che aveva preso. Non ricordava se le risposte da lui fornite erano state messe per iscritto. Specificava di non aver firmato nulla. Escludeva poi che qualcuno dei suoi dipendenti gli avesse riferito,

dopo la scomparsa del DC9 Itavia, della presenza di traffico militare statunitense nella zona del disastro. In merito alla telefonata tra Smelzo e Berardi delle ore 20.25 del 27.06.80 riferiva che poteva essere stato uno qualunque degli ufficiali dell'ACC, perché non vi si menzionava specificamente il capo sala.. In merito alla telefonata tra Trombetta e persona non identificata delle ore 20.31 del 27.06.80 riferiva che con Trombetta - quello del Soccorso - egli non aveva mai parlato. Anzi non credeva che lo stesso quella notte fosse in servizio.

Escusso in data 23.01.92, sulla presenza di traffico militare americano in zona, dichiarava che non gli era stato riferito di un traffico di tal genere. Asseriva che Corvari e La Torre avrebbero dovuto saperlo meglio di lui, perché essi stavano agli schermi radar e quindi avrebbero potuto vedere un tale traffico. Sui contatti con l'Ambasciata americana negava di averne mai avuto per telefono, e comunque di non parlare bene l'inglese. Specificava che alle ore 22.30 di quella sera, egli era al di fuori di tutti gli eventi ; e che una volta espletato il proprio servizio non si era più interessato di quello che stava facendo Martina Franca. Nella telefonata delle ore 20.39 delle conversazioni TBT di Ciampino, riconosceva sia la voce di colui che parlava con l'Ambasciata americana, in quella del maggiore Chiarotti, sia quella del colonnello Guidi.

Da tale atteggiamento scaturiva a suo carico l'indizio del delitto p. e p. dall'art.372 c.p. . Sui fatti era ampiamente interrogato nell'atto del 23 gennaio 92; la contestazione è stata quindi precisata nei seguenti termini: "delitto p. e p. dall'art.372 c.p. perché sentito come teste il 18 marzo 91 e il 23 luglio 91 falsamente affermava di non aver mai sentito parlare la notte tra il 27 e il 28 giugno 80 presso l'ACC di Ciampino di traffico militare americano e tantomeno con l'Ambasciata americana.

A suo carico stanno le chiarissime evidenze delle registrazioni telefoniche e delle dichiarazioni di altri testi, così come si è ricostruito nella parte generale, in ispecie nella parte dedicata al sito di Ciampino. Totalmente inaccettabili le sue negative, addirittura di non essere il capo controllore, perché il suo incarico era formalmente di capo sala.

Deve però rilevarsi che egli è deceduto in data 28.02.93 e che quindi il reato attribuitogli è estinto per morte del reo.

8. Notarnicola Pasquale.

La condotta processuale di Notarnicola, al tempo dei fatti Direttore della 1^a Divisione - Contro Spionaggio del S.I.S.MI, nonostante il contributo che avrebbe fornito in altre inchieste giudiziarie, in questa non è stata affatto

lineare. Anzi, nella ricostruzione di alcuni eventi verificatisi all'interno del S.I.S.MI dopo i fatti di cui è processo, s'è mostrato palesemente reticente. Nella sua veste di Direttore della 1^a Divisione ha avuto un ruolo di rilievo sia nella vicenda relativa al DC9 Itavia che in quella del MiG libico.

S'è già provveduto a ricostruire le attività svolte dal Servizio negli ultimi giorni di luglio dell'80, e pertanto si rimanda al relativo capitolo. Ma Notarnicola ha sempre negato di avere avuto rapporti con il generale Tascio in merito alla vicenda del velivolo libico; anzi arriva addirittura a dichiarare che “con Tascio non vi era una intesa spiccata e lo stesso si rivolgeva direttamente al generale Santovito” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 22.11.94).

Sono state accertate, invece:

- l'esistenza di un non meglio specificato piano Notarnicola-Tascio relativo proprio alla vicenda del MiG libico. Le indicazioni di questo “piano” si rilevano in una nota manoscritta in calce ad un appunto datato 23 luglio 80, relativo all'autopsia sul cadavere del pilota del MiG libico, appunto rinvenuto allo Stato Maggiore del S.I.S.MI, e mai esibito prima del 95, nella sua interezza cioè completo dell'annotazione manoscritta. In questa annotazione di pugno del colonnello D'Eliseo, Capo della Segreteria del Direttore del S.I.S.MI, si legge “Sì per SIOS/A progetto Notarnicola/Tascio ore 19.00 del 23.7.80”;

- una comunicazione tra Notarnicola e Tascio, concernente i due eventi, intercorsa la mattina del 28 luglio 80. Conversazione questa, dalla quale con molta probabilità prenderà avvio l'attivismo di fine luglio. La conversazione tra Notarnicola e Tascio è stata rilevata proprio da un brogliaccio relativo all'anno 80 sequestrato al secondo. Vi si legge una annotazione di pugno di Tascio del seguente tenore:

“NOT 28 11.00

un suo ufficiale qui

Sparsa la voce ad alti livelli

DC9 PONZA, tracce registrate

un uff/le si è mosso subito e testimonia

10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia

la posizione era tale da dover manovrare”.

Il contatto tra i due ufficiali precede e sarà propedeutico agli eventi dell'indomani. E cioè la missione che il tenente colonnello Alloro, ufficiale della 3^a sezione della 1^a Divisione, svolgerà - su incarico di Notarnicola - presso il SIOS/A il 29 luglio 80, cioè il giorno successivo alla annotazione del generale Tascio, nel corso della quale consegnerà un appunto sul MiG libico concernente le notizie apprese in Calabria dal capitano Masci.

A contestazione di queste evidenze che inducono a ritenere, invece, che con Tascio i rapporti non fossero così come ha tentato di far intendere, il generale Notarnicola ha continuato a negare la natura dei reali contatti, escludendo “che vi sia stato un progetto a sua conoscenza con Tascio per questa vicenda” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 22.11.94).

In relazione alla annotazione rinvenuta al generale Tascio, ha escluso rapporti telefonici con costui sul MiG libico, ammettendo soltanto di non poter escludere invece di averlo chiamato per preannunciargli l'invio di suoi ufficiali presso il SIOS/A. Esclude, però, di aver mai parlato con Tascio di tracce registrate su Ponza relative alla vicenda del DC9. Tascio, dal canto suo, ha dovuto ammettere queste circostanze, anche se solo sotto forma di interpretazione del suo scritto.

Riguardo alla identità dell'ufficiale che in quella circostanza si recò da Tascio, essa é rimasta ignota. Solo Alloro, come già rilevato in altra parte, afferma che costui potrebbe identificarsi nel colonnello Cornacchia, che dal canto suo ha escluso, invece, sia di conoscere Tascio che di essersi recato presso il SIOS/A.

Infine anche sulla missione di Alloro al SIOS/A, Notarnicola ha dichiarato di non saper nulla sull'invio al generale Tascio dell'appunto concernente le notizie acquisite in Calabria dal capitano Masci. Notizie che asserisce peraltro di non conoscere. In netto contrasto con l'annotazione apposta proprio da Notarnicola in calce proprio all'appunto del 28 luglio in cui si legge “Qualora V.E. approvi, informerò il SIOS/A”.

Come é stato rilevato in altra parte, la 1^a Divisione del S.I.S.MI il 29 e il 30 luglio 80 acquisì attraverso il Centro CS di Bari, i tracciamenti radar relativi sia al DC9 che al MiG libico. E' stato oramai accertato che l'attivismo del S.I.S.MI é stato sicuramente determinato dalle voci che si erano diffuse ad “alto livello”, cioè al livello ministeriale o meglio di Ministro, nel quale si discuteva di una probabile correlazione tra la caduta del MiG23 e le tracce registrate su Ponza relative all'evento del DC9. Così come era stato prudentemente annotato dal Capo del SIOS/A sotto la data del 28 luglio 80.

L'attivismo di quei giorni emergerà nell'appunto della 1^a Divisione del S.I.S.MI del 29 luglio 80, di cui Notarnicola ha disconosciuto la propria sottoscrizione. A conforto di ciò la perizia disposta dall'Ufficio ha concluso che la firma su quell'appunto del 29 luglio 80 “é certamente falsa”.

Notarnicola non ha negato di conoscere l'appunto, né che potesse essere diverso da quello a lui sottoposto al tempo dei fatti. Ha però tenuto a precisare di non riconoscere come propria la parte finale dell'appunto – laddove si fa riserva di trasmettere la documentazione che era stata richiesta

al Centro CS di Bari, e sarebbe arrivata alle ore 17.00 del 29 luglio – in quanto egli mai avrebbe trasmesso al Direttore del Servizio un appunto nel quale si riservava l'esame di documenti non ancora in possesso del Servizio. Afferma che era sua abitudine prima completare le analisi e poi dare il resoconto delle sue riflessioni (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 03.01.91).

Sulle motivazioni della soppressione della sua firma con la sostituzione di altra, apocrifa, Notarnicola dichiara di non conoscerne la ragione, supponendo però “che su quel documento ci fosse un'annotazione del Direttore del Servizio, che negli anni successivi, all'atto dell'inoltro dei documenti alla Magistratura o alla Commissione Stragi, qualcuno avesse ritenuto opportuno eliminare. D'altra parte nessuno poteva utilizzare la mia firma anche in caso di mia assenza temporanea, perché chi inoltrava l'appunto al direttore, anche al livello più basso, avrebbe dovuto firmare in proprio, premettendo “per il direttore della divisione t.a.” (ovvero temporaneamente assente)” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 24.03.93).

Nulla riferisce sulle ragioni che mossero il Servizio a fine luglio nella acquisizione dei dati radar di Martina Franca. Egli osserva che l'attivismo potrebbe essere partito dal Direttore del Servizio. Non ricorda di aver dato disposizioni in tal senso. Ciò in contrasto, invece, sia con quanto annotato da Tascio nel brogliaccio dell'80, sia con la trasmissione a quest'ultimo delle informazioni raccolte da Masci in Calabria, che con molta probabilità sono all'origine stessa dell'attivismo.

Va però osservato che i dubbi sull'appunto del 29 luglio 80 Notarnicola li aveva già sollevati in occasione della visione dei documenti che gli erano stati mostrati presso la Direzione del S.I.S.MI, dal colonnello Lombardo, in vista della audizione in Commissione stragi. In particolare, sull'appunto del 29 luglio 80, in un taccuino sequestratogli nel corso della perquisizione così scrive:

- la grafia della firma apposta in calce differisce in maniera appariscente da quella propria riconosciuta, invece, nel successivo appunto del 6 agosto;
- alcuni degli argomenti trattati nell'appunto in questione sono noti. Tuttavia rispetto alla memoria dell'epoca, differiscono parzialmente dal contesto in cui furono rappresentati, o discussi, o indirizzati;
- alcune azioni, memorizzate nell'appunto, sono assolutamente contrarie alla logica di agire personale e soprattutto di Uff. di S.M.;
- manca accenno all'iniziale “vicenda Affatigato”.

In conclusione, le citate anomalie inducono a dubitare che siano state intraprese iniziative non rese note al responsabile della Divisione.

Rimangono pertanto più dubbi sull'effettivo ruolo di Notarnicola nell'attivismo di fine luglio. Egli si trovava in difficoltà ed in contrasto, da

una parte, con il Direttore del Servizio, Santovito, del quale non condivideva alcune scelte funzionali, dall'altra, con il suo Vice Direttore, Lombardo, che oltre a gestire come direttore della 3^a sezione tutta la vicenda, tendeva a scavalcarlo, non mettendolo al corrente delle circostanze più importanti degli eventi di cui é processo.

La reticenza di Notarnicola si rileva anche in un'altra circostanza: gli accertamenti svolti da Masci in Calabria. Notarnicola nega di aver saputo che Masci si trovasse in licenza proprio in Calabria e che al suo rientro avesse predisposto una relazione su quanto appreso sul luogo di caduta del MiG libico (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 03.01.91).

E' stato accertato, invece, che l'appunto del 28 luglio 80, redatto da Masci, é stato siglato dallo stesso Notarnicola. Pertanto la sua affermazione é da ritenere falsa. Tra l'altro, come si é già rilevato sopra, nell'appunto del 28 luglio 80, diretto al Direttore del Servizio, Notarnicola di proprio pugno scriverà "Qualora V.E. approvi, informerò il SIOS-A". E in effetti l'appunto verrà consegnato informalmente dal tenente colonnello Alloro al SIOS-A. Pertanto Notarnicola ben sapeva quali erano state le attività svolte da Masci in Calabria.

Notarnicola nega, comunque, di aver dato incarico ad Alloro di recarsi al SIOS/A. Alloro invece lo conferma.

Dubbi rimangono anche sulla conoscenza o meno da parte di Notarnicola della acquisizione attraverso il Centro CS di Bari dei tracciamenti radar relativi al MiG libico. Egli infatti nega di essere stato messo al corrente anche di tale acquisizione. Ma ciò contrasta con l'annotazione apposta di suo pugno sulla nota di trasmissione del Centro CS di Bari del 30 luglio 80 "Chiedere v.b. se l'oggetto non sia sbagliato. p.p.". Pertanto Notarnicola vede ed é a conoscenza del fatto che erano stati richiesti anche i dati radaristici del MiG libico. Tantoché annota la difformità del contenuto di tali dati con l'oggetto della missiva che invece si riferiva al DC9 Itavia. Sarà Masci a telefonare al Centro CS di Bari. Sulla controversa vicenda comunque si rimanda a quanto già rilevato nel capitolo relativo all'attivismo. Qui basti dire che Masci parlerà con il Capo Centro CS di Bari, Antonicelli, il 31 luglio 80, così come si rileva da una nota di Masci sull'originale della missiva del Centro CS di Bari, sovrapposta ad altra cancellata. L'esito del colloquio non viene riferito a Notarnicola, bensì a Lombardo, così come emerge da altra annotazione di Masci datata 25 agosto 80. Non é chiaro il motivo per il quale Masci non abbia riferito a Notarnicola e abbia invece atteso che questi si recasse in licenza e la Divisione fosse così retta da Lombardo.

Notarnicola ha affermato che i motivi per cui la 1^a Divisione s'interessò della vicenda di Ustica sono stati la telefonata anonima concernente la presenza di Affatigato sull'aereo e la notizia che sull'aereo avrebbe dovuto viaggiare il giudice Tricomi. Egli afferma di averne parlato con Santovito, il quale gli disse che le notizie erano state messe in circolazione dalla società Itavia che aveva interesse a coprire le reali cause del disastro.

Dall'esame della documentazione del S.I.S.MI, non si rileva nessuna seria attività di indagine dopo l'evento in direzione della falsa presenza di Affatigato sull'aereo. Il S.I.S.MI non ha fatto altro che raccogliere le notizie stampa. Dal fascicolo dedicato al DC9 Itavia nulla si rileva in proposito, se non la missiva del Raggruppamento Centri CS datata 2 luglio 80, in cui viene supposto che la falsa notizia su Affatigato sarebbe stata diramata da ambienti vicini all'onorevole Bisaglia. Pertanto la 1^a Divisione del S.I.S.MI non si attivò assolutamente sulla falsa rivendicazione.

L'altra vicenda narrata da Notarnicola di notevole interesse è l'acquisizione della notizia relativa alla mancata presenza del giudice Tricomi a bordo dell'aereo. Notizia che Notarnicola ha dichiarato di avere appreso dopo la smentita della presenza di Affatigato e prima della caduta del MiG libico. La vicenda è stata già ricostruita nel capitolo dedicato ai servizi e all'opera di inquinamento e sviamento delle indagini. Qui si deve soltanto ribadire che Notarnicola colloca la vicenda nel periodo immediatamente successivo all'evento, mentre Mannucci Benincasa la colloca molto più tardi, tra l'autunno e l'inverno del 1980 in un primo momento, e poi la sposta nella primavera del 1981. La prima versione è confermata dalle dichiarazioni del giudice Tricomi che pone il discorso con Mannucci Benincasa in un periodo di tempo successivo alle feste natalizie dell'80. Sta di fatto, comunque, che la notizia giungerà alla 1^a Divisione, soltanto il 23 luglio 81, con nota del 18 luglio 81, e soltanto dopo che Notarnicola aveva lasciato l'incarico di Direttore di Divisione, sostituito da Lombardo, e dopo che la notizia era stata anticipata dalla stampa in un articolo della rivista "Critica Sociale" a firma Andrea Pamparana, con il quale Mannucci con il nome di copertura "Manfredi" era in contatto. E che quindi anche in questo caso la versione di Notarnicola non è credibile.

Questa situazione probatoria a carico del Notarnicola determinava il PM ad esercitare l'azione penale a suo carico per il delitto di cui all'art.372 c.p. specificato sub AO dell'epigrafe, tale situazione affatto incrinata anzi rafforzata dall'istruttoria, ne impone, secondo la nuova disciplina sul valore delle prove, il rinvio a giudizio.

A termine dell'inchiesta la difesa del generale Notarnicola ha presentato memoria difensiva in cui tenta di dimostrare l'estraneità dell'ufficiale dalle vicende, per le quali è coinvolto in questo procedimento. La difesa in relazione all'annotazione progetto "Tascio-Notarnicola" afferma che nel periodo del rinvenimento del relitto del MiG libico Notarnicola si trovava negli Stati Uniti per prendere contatto con un generale dell'Est, che era fuggito in Occidente e che solo al suo rientro, tra il 22 e il 23 luglio, aveva preso conoscenza del rinvenimento del MiG. E che comunque non vi sarebbe in atti alcuna prova o indizio della partecipazione dell'imputato a quel progetto". Questo però non toglie che il progetto esistesse da prima della sua partenza, giacchè quel velivolo era caduto diverso tempo prima del suo rinvenimento ufficiale; nè d'altra parte nulla escludeva che esso potesse essere concepito anche nell'immediatezza del suo rientro. Con questa memoria invero, nulla di nuovo si aggiunge alla ricostruzione dei fatti; nè tanto meno si aggiungono elementi nuovi sui contatti intercorsi con il generale Tascio, nè sulle ipotesi di connessione tra il DC9 e il MiG libico. La formula di conclusione sulla sua imputazione perciò permane.

9. Piccioni Adriano.

Piccioni Adriano, con il grado di maggiore, fino alla data del 31 luglio 80 ha prestato servizio presso il 2° Reparto dello SMA 4° Ufficio Addetti Aeronautici, con funzioni di Capo della 1^a Sezione Addetti Aeronautici Esteri; da detta data ha assunto l'incarico di Capo Ufficio in sostituzione del colonnello Bonazzoli.

Nei suoi confronti è stata formulata l'imputazione di falsa testimonianza, perché deponendo in data 18.09.91 affermava, contrariamente al vero, che né egli personalmente né il 4° Ufficio del SIOS si erano interessati alla vicenda della caduta del DC9 nei giorni immediatamente successivi all'evento, con l'aggravante di aver agito, essendo Ufficiale dell'AM, come pubblico ufficiale.

In effetti nel corso dell'atto dettagliatamente dichiarava che l'ufficio di cui faceva parte non si era assolutamente interessato dell'evento giacchè si trattava di aeromobile nazionale civile. L'ufficio era l'interfaccia degli addetti militari stranieri. Non ricordava se era in servizio quel giorno, ma riteneva probabile di esserlo stato giacchè usualmente prendeva le ferie a luglio. Riferiva che i contatti dello SMA con l'Ambasciata degli Stati Uniti erano diretti verso l'Ufficio dell'addetto aeronautico. Non ricordava se nei giorni successivi, la sua sezione avesse avuto contatti con l'Ambasciata

degli Stati Uniti, ma sicuramente escludeva di averne avuti di persona. Aveva provveduto alla ricerca della documentazione nei carteggi esistenti in ufficio, ma non aveva rinvenuto traccia di documenti, relativi a contatti con l'Ambasciata.

Elementi di prova più che sufficienti per attribuire al Piccioni il delitto contestato derivano dalle dichiarazioni del già noto Coe sui contatti tenuti nei giorni immediatamente successivi al disastro tra l'Ambasciata americana ed il 4° Ufficio del SIOS. Il Coe espressamente riferisce il nome del Piccioni, come di una delle persone con cui ebbe rapporti in quel periodo e proprio su quel disastro.

Infatti il Coe - Addetto aggiunto, lo si è già scritto, all'Ambasciata statunitense di Roma, il cui nominativo è entrato nell'inchiesta perché menzionato dapprima nel libro di Gatti "Rimanga tra noi" e successivamente, perché intervistato dal giornalista della RAI De Angelis Massimo - sentito su rogatoria il 10.03.92 riferiva che in quel periodo come Addetti aggiunti erano in servizio oltre lui, Mc Bride e Mc Donnel, perché gli altri erano fuori sede a causa della visita in Italia del Presidente degli Stati Uniti. Avevano ricevuto una telefonata da una Autorità italiana che li informò dell'incidente. Non ricordava chi avesse ricevuto la telefonata. L'Ambasciatore aveva organizzato un gruppo di lavoro per la ricerca di notizie utili sul caso, informazioni che poi fornirono all'AM. Il secondo Reparto era il corrispondente abituale dell'Ambasciata in questi casi, in particolare i suoi 2° e 4° Ufficio. Tra le persone con cui erano stati in contatto ricordava i capitani Piccioni e Coltelli.

Lo stesso Piccioni ammetteva nell'interrogatorio del 22.09.92 di avere, all'epoca dei fatti, prestato servizio in qualità di Capo Sezione al 4° Ufficio SIOS, l'ufficio cioè competente per i rapporti con gli Addetti militari delle ambasciate.

Altro elemento da valutare è il contenuto della telefonata tra esso Piccioni e Coe del 23.09.92 alle ore 1.10, in cui riferisce all'ufficiale americano di essere stato interrogato dal Giudice Istruttore e di aver parlato della telefonata che egli gli aveva fatto in data 18 gennaio. Di aver riferito anche quello che Coe gli aveva detto sull'intervista rilasciata da quest'ultimo all'Espresso o a Panorama e che quanto aveva detto era stato distorto e manipolato. Inoltre di aver dichiarato al Giudice che con Coe egli "non aveva parlato mai di Ustica". Gli aveva quindi chiesto di confermare questa circostanza. Coe aveva risposto che quella era la verità e lo confermava. Cosicché Piccioni alla fine della conversazione aveva esclamato "meno male qui si sta scatenando l'ira di Dio".

E' dunque del tutto implausibile la sua totale negazione, sia di personali contatti diretti con "gli interfaccia americani", sia di una attività comunque svolta dall'Ufficio, di cui egli era responsabile, con gli Americani, per accertare le cause del disastro di Ustica.

Deve comunque dichiararsi, essendo stato il delitto commesso nel settembre 91 e quindi sotto il vigore della pregressa normativa sul delitto di falsa testimonianza (allora punibile, anche tenendo conto dell'aggravante, con pena edittale massima di quattro anni di reclusione) ed essendo l'ultimo atto interruttivo della prescrizione, cioè l'interrogatorio dell'imputato, stato compiuto da oltre cinque anni (22 settembre 92) il reato ascritto al Piccioni è estinto per intervenuta prescrizione.

10. Pugliese Francesco.

All'epoca dell'incidente del DC9 Itavia è vice capo di Gabinetto del Ministero della Difesa, con il grado di generale di Brigata Aerea. Ricopre detto incarico dal 1° novembre 79 sino al 30 ottobre 84. Ministro della Difesa, nel giugno 1980 è l'on.le Lelio Lagorio. Capo di Gabinetto è l'ammiraglio di Squadra Paolo Mainini, sostituito il 1° luglio 1980 dal generale di Squadra Aerea Mario De Paolis, che resterà in carica fino al 30 giugno 80, già Comandante della 2^a Regione Aerea di Roma. Dopo l'incarico di vice capo di Gabinetto ricopre sino al 15.01.87 quello di vice comandante della 3^a Regione Aerea di Bari; quindi successivamente quello di Ispettore delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo sino al 1° agosto 91. Il 5 agosto seguente viene nominato Direttore Generale dell'Aviazione Civile.

Il Pugliese è indiziato del delitto p. e p. dagli artt.81 cpv, 372 c.p. perché deponendo quale teste dinanzi a questo GI nelle date dell'11 e 19 novembre 93 nel corso di queste deposizioni e nel contenuto di altre stragiudiziali, affermava falsamente di non essersi mai occupato della vicenda di Ustica nel periodo in cui ricopriva l'incarico di vice capo di Gabinetto presso il Ministero della Difesa.

Il noto Vanno Alessandro, nell'esame testimoniale del 6.04.92, conferma le accuse nei confronti del generale Pugliese, di aver occultato alcuni nastri o bobine relative alla vicenda "Ustica" nella cassaforte del suo ufficio presso il Ministero della Difesa. Questo il passo della deposizione: "...quando Pugliese rientrò aveva in mano questi nastri. Posando i nastri sullo scrittoio, anzi un paio di questi nastri, che apparivano pesanti e ingombranti gli caddero sulla scrivania - esclamò: Questa maledizione di Ustica! O una frase simile comunque con la parola Ustica. Aggiunse poi:

Qui dentro c'è l'equivalente di un colpo di Stato...". Il generale ha negato ogni addebito e ha ribadito di non aver mai parlato della vicenda "Ustica" con il Vanno. Non ha mai ricevuto bobine o altre registrazioni concernenti Ustica dal Ministro o da altri. Ha escluso di aver maneggiato bobine di registrazione in altre occasioni e tanto meno alla presenza del Vanno. Ha escluso che costui si fosse recato il giorno 02.10.92 presso il suo ufficio a "Civilavia" e che il motivo della visita fossero le vicende di Ustica e del MiG23.

In conseguenza del suo incarico al Gabinetto della Difesa risulta essere stato l'interlocutore dello SMA, sugli affari del DC9 Itavia e del MiG libico. Sempre in tale veste è il destinatario di varia corrispondenza relativa a questi incidenti. Ma egli esclude di aver visionato i vari atti indirizzati alla sua attenzione, asserendo che non risulta alcuna sua sigla sui vari documenti esibiti. In merito alla relazione trasmessa il 9 agosto 80 dal 2° Reparto, a firma del colonnello Bomprezzi Bruno, in quel periodo reggente del SIOS, relazione sul sopralluogo effettuato a Boccadifalco il 4 luglio 80, in cui la missiva di accompagnamento reca la dizione "al Gabinetto Sig. Ministro della Difesa (attenzione generale B.A. Francesco Pugliese)", in sede di interrogatorio dichiara: "...io non ho mai visto questo documento. Non ne riscontro sigle... trattandosi del 9 agosto forse ero in licenza. Io non ho mai visto questo documento. Non so qui neanche chi abbia decretato atti... non vedo neanche la sigla del generale De Paolis...". Alla contestazione della circostanza che la missiva era posta alla sua attenzione, dichiara: "...sì, però alla mia attenzione non è arrivato. E' singolare, ha una sua logica anche questo fatto... è una scorrettezza in ambito militare e rasenta la sanzione disciplinare perché c'è una gerarchia da rispettare. In ambito militare credo di poter affermare che questa è una eccezione...". (v. interrogatorio Pugliese Francesco, GI 15.11.96).

Il 21 novembre 96, nel corso di un'acquisizione documentale presso il 3° Reparto vengono rinvenute alcune missive, datate 21 luglio 80, dell'ufficio cerimoniale del Ministero degli Affari Esteri indirizzate al Gabinetto della Difesa all'attenzione del generale Pugliese nonché gli originali di due appunti recanti le decretazioni del generale Melillo e del generale Tascio in relazione all'appunto dell'ispezione a Boccadifalco del 4 luglio. Mentre nella decretazione del generale Melillo, 10 luglio, si legge che l'appunto deve essere trasformato in relazione dal 2° Reparto e trasmesso al Capo di Gabinetto e al S.I.S.MI, il generale Tascio scrive: "16.7.80: 3° Ufficio prego elaborare sintesi per SISMI e generale Pugliese Gabinetto del Ministro". Contestatogli che la relazione trasmessa il 9 agosto era diretta alla sua attenzione, perché così disposto dal generale Tascio, Pugliese ha

dichiarato: "...questo può avere una logica come quella dell'appunto di Bompreszi, che poi mi pare di capire che fa seguito a questa nota e quindi forse Bompreszi l'ha messo alla mia attenzione a seguito di questa nota del generale Tascio. Può avere solo questa spiegazione, perché il generale De Paolis era subentrato da pochi giorni, allora essendo io lì dall'inizio del 1980, potevo costituire il punto di riferimento più certo nei contatti che la Forza Armata voleva avere con il Gabinetto del Ministro...". (v. interrogatorio Pugliese Francesco, GI 22.11.96). Ha comunque escluso di aver avuto contatti con il generale Tascio in merito all'invio della relazione alla sua attenzione.

Contestatogli che risultano in quel periodo altre lettere indirizzate alla sua attenzione, riguardanti la vicenda del MiG libico, provenienti dall'Ufficio cerimoniale del Ministero degli Esteri, il Pugliese ha giustificato questa dizione posta nelle missive, dichiarando: "...Presumo che abbia telefonato, preso contatti con il Gabinetto, la segreteria, e dice chi è lì dentro dell'Aeronautica che può seguire le vicende, e l'avrà messo alla mia attenzione...".

Sempre nel corso di questo interrogatorio, non sa spiegare i motivi per cui le missive, indirizzate al Gabinetto della Difesa, siano state trovate agli atti del 3° Reparto dello Stato Maggiore e dichiara altresì: "...anche se qui c'è scritto alla cortese attenzione del generale Pugliese evidentemente era solo un modo di indirizzare perché io questi documenti non li ho visti, non li ho istruiti e non so poi se questo documento in qualche modo ha avuto un seguito..." (v. interrogatorio citato). Il Pugliese non è assolutamente credibile in queste negative, cioè quando afferma di non aver visto o istruito le missive che addirittura venivano trasmesse in quel periodo alla sua attenzione, tentando banali giustificazioni per avvalorare la sua tesi iniziale cioè di non essersi mai interessato alla vicenda di "Ustica".

Il Pugliese citato nel noto appunto sequestrato al colonnello Argiolas nel settembre 95, che reca: " 1/7 Avv. Pugliese - Nardini - ~~sc~~ Melillo/Tascio Riservatezza ----Giunchi" in un primo momento viene associato a quello dell'imputato; né nel corso dei vari esami testimoniali e interrogatori si riusciva ad accertare alcunchè di diverso. Solo con la consegna dell'agenda in originale, da parte del colonnello Argiolas nel corso dell'interrogatorio del 07.12.95, apparirà il significato dell'appunto. Infatti in essa sotto la data del 1° luglio si legge: "Avv. Pugliese - richiesta di colloquio (domani) probabilmente richiederà anche onorario (800) interpellato Nardini che metterà al corrente Melillo. Contatto con Tascio che ritiene dovrà tenere riservata tutta la faccenda. Affronterà discorso con SCSM e probabilmente colloquio sarà a tale livello con la presenza di De Luca". Tale annotazione è

confermata da altra analoga rinvenuta nell'agenda-brogliaccio del 1980, sequestrata al generale Melillo nel settembre 95. In essa in data del 7 luglio è scritto di interpellare l'avvocato Pugliese difensore del sergente maggiore Terrano per l'incidente aereo del 72 a Punta Raisi. Ne discende attraverso queste annotazioni, nonché le dichiarazioni rese nel corso dell'interrogatorio del 07.12.95 dal colonnello Argiolas, che il Pugliese citato nell'appunto è certamente l'avvocato Pugliese e non il nostro.

Quanto all'appunto S.I.S.MI indirizzato anche al Ministro della Difesa, datato 31 luglio 81, nel quale viene indicato il giorno 14 luglio 80 come data di caduta del MiG Libico, il Pugliese afferma di non essersi affatto accorto di siffatto appunto, pur certamente posto all'attenzione del Gabinetto del Ministro; anche se deve ammettere che "...devo dire sinceramente che per la materia trattata, se dovevano essere rimessi ad un vice capo Gabinetto, probabilmente sarei stato io il più indicato, trattandosi di materia aeronautica, che comunque non trovava una collocazione nell'ambito dei rispettivi uffici. A volte, se non altro, per conoscenza: essendo un ufficiale generale dell'Aeronautica, la conoscenza di queste tematiche, probabilmente, poteva essere ritenuta anche opportuna..." (v. interrogatorio Pugliese Francesco, GI 07.12.95).

L'affermazione del Pugliese, formulata subito dopo le frasi sopra riportate, "però devo proprio rilevare, dichiarare che appunti del Direttore del SISMI io non ne ho mai visti" non si palesa credibile avuto riguardo al fatto che la sua attenzione su tale appunto non poteva non essere richiamata, stante lo stretto collegamento col precedente costituito dalla nota del Ministero degli Esteri del 21 luglio 80 attinente alla richiesta di sopralluogo da parte di tecnici libici per la vicenda del MiG libico; nota che viene espressamente indirizzata alla cortese attenzione del generale Pugliese. Va osservato altresì che lo stesso Pugliese ben rammentava la data di caduta del MiG libico.

Il Pugliese non è credibile neanche quando afferma di non ricordare nulla dell'attività concernente il rinvenimento dei nastri di registrazione a Borgo Piave l'11 novembre 88. Deve ricordarsi che occorre un anno per accertare l'effettiva provenienza di quei nastri e che comunque alla fine degli accertamenti, l'8 novembre 89, non si giunse a certezze. Il Pugliese segue l'attività in prima persona: infatti è lui che corregge e suggerisce le lettere che, poi a firma del Comandante della Brigata generale Carlo Podrini, vengono indirizzate all'ITAV, di cui egli stesso è il responsabile. E' sempre lui che il 18 novembre 88 riferisce di persona al Sottocapo di Stato maggiore generale Meloni del rinvenimento dei nastri e ordina al Podrini di portare il materiale rinvenuto, che è anche cartaceo, all'ITAV. Al proposito si riporta

la dichiarazione del generale Meloni, esame GI 29.01.97: “per quanto concerne il rinvenimento di un nastro magnetico a Borgo Piave, ricordo perfettamente che questo improvviso ritrovamento, stante l’aria di sospetto che già gravava sulla Forza Armata, suscitò in me una reazione molto dura; della cosa interessai immediatamente sia il generale Pugliese che il generale Bellucci del 6° Reparto. Ricordo altresì di aver richiesto una relazione scritta sull’accaduto...”. E’ sempre il Pugliese che il 29 novembre 88 invia al Sottocapo una missiva nella quale afferma che i nastri di registrazione rinvenuti sono le copie degli originali effettuate a Borgo Piave nel novembre 80 in occasione della visita del PM dr. Santacroce. Nel febbraio 89 presiede una riunione a Borgo Piave a cui partecipa anche la Commissione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, cosiddetta Pratis, circostanza questa che viene ricordata solo in parte dal Pugliese. In quell’occasione vengono consegnate alla Commissione Pratis le riduzioni dati dei nastri rinvenuti e si accerta che i nastri non sono le copie di quelli del 27 giugno 80. La riduzione dati era stata effettuata il 26 gennaio 89. Il 3 maggio 89 comunica al Sottocapo la nuova versione dei fatti rispetto alla missiva del 29.11.88. Di tutto questo il Pugliese nulla ricorda.

Il Pugliese non è credibile nelle risposte alla contestazione di aver autorizzato il maggiore Di Natale a visionare i nastri conservati presso il punto di controllo NATO di Borgo Piave nel settembre 89. Di lì a qualche giorno il Di Natale sarebbe stato nominato perito di parte imputata. A tal proposito nel corso dell’interrogatorio del 15.11.96, dichiara: “...può avermela soltanto suggerita o il generale Parenti o il colonnello Gaudio che erano capi dei due reparti interessati, perché io il Di Natale non lo conoscevo ... io il fatto che svolgesse un ruolo di parte non ne ero a conoscenza ... siccome posso escludere in maniera categorica che fosse una mia iniziativa quella, per cui deve avere a monte per forza una richiesta ... mi sarà sicuramente stata indicata dallo stesso 6° reparto o dai miei collaboratori... io escludo di essere stato sollecitato in qualche modo dall’esterno con altri intenti a consentire che il Di Natale accedesse a questi documenti. Evidentemente la richiesta è stata formulata da un’autorità che può essere stata il Capo di Stato Maggiore, il Sottocapo, il Capo del 6° reparto”. La affermazione di non conoscere il Di Natale non è credibile, giacché era stato proprio questo ufficiale ad aver illustrato alla Commissione Pratis nel febbraio 89, nel corso della riunione presieduta dal Pugliese, tutti gli aspetti concernenti la Difesa Aerea.

Tra il mese di ottobre 89 e il mese di gennaio 91, l’ITAV, come si è scritto, predispose su disposizione dello Stato Maggiore vari elaborati riguardanti l’identificazione delle tracce avvistate dai siti di Licola, Marsala,

Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele la sera del 27 giugno 80. E' stato accertato che gli elaborati predisposti sono stati riveduti e corretti sempre dall'ITAV dopo il primo inoltro allo Stato Maggiore. Le correzioni sono state apportate proprio su tracce poi rilevatesi d'interesse all'indagine. Per citarne alcune: nel primo elaborato dell'ottobre 1989 sulle tracce avvistate da Licola e Marsala, la traccia LK477 viene descritta come appartenente al DC9 Itavia, mentre era già emerso sin dalla notte del 28 giugno 80 che detta traccia era inesistente al sito d'origine, cioè Potenza Picena; negli elaborati del 90-91 la traccia LE157 assegnata al DC9 Itavia la sera del 27 giugno 80 e seguita dai Centri Radar di Potenza Picena e Poggio Ballone, non viene mai associata al DC9 Itavia. Richiesto al generale Pugliese chi disponesse le varie correzioni degli elaborati e quale ruolo avesse avuto in detti lavori, emblematica è la sua risposta nel corso dell'interrogatorio del 22.11.96: "Lo ripeto perché a questo riguardo voglio essere chiarissimo ed esplicito. Io non ho suggerito mai in nessuna circostanza modifiche tecniche e, alla luce di quanto lei mi ha mostrato adesso, escludo nella maniera più categorica, assoluta, di aver avuto dall'esterno, di mia iniziativa, suggerimenti tali da apportare modifiche al primo documento. A questo punto credo che dopo quello che ho detto, sì mi rendo già conto da questa che la modifica non era quella che avevo visto solo inizialmente e aggiungere la sigla. Ci sono modifiche che indubbiamente richiedono una spiegazione, perché possono quantomeno distrarre l'attenzione da una traccia che si identificava in un modo più preciso nella prima versione. Però qui bisogna chiedere al colonnello Gaudio, che ha siglato come Capo Reparto e si è avvalso dei suoi collaboratori, per quale motivo ha apportato queste modifiche. Non credo che il colonnello Gaudio possa dire "le ha suggerite il generale Pugliese, ispettore dell'ITAV", perché io non ho mai fornito indicazioni di questo genere, né ero in grado di entrare, mi dispiace forse anche in questa circostanza un po' di avere mostrato la mia scarsa conoscenza tecnica su vicende anche di identificazione, però è la realtà. Io ho vissuto la mia esperienza aeronautica come pilota e non ho dimestichezza con i sistemi di identificazione".

Il Pugliese anche in questa occasione non è credibile, perché, come riscontrato nel corso del sequestro del 19.02.96 presso l'ITAV, è stato proprio lui, su input dello Stato Maggiore a far predisporre i primi elaborati per fasce di orari che di volta in volta variavano (18.30Z-19.00Z; 18.00Z-19.30Z) per singole tracce e poi per tutte le tracce registrate nella fascia d'orario d'interesse.

Il Pugliese non è credibile neppure quando dichiara di non ricordare gli appunti inviati il 21 e 28 novembre 90 tramite i suoi ufficiali (colonnello Gaudio, tenente colonnello Petroni) all'attenzione del generale Blandini Carlo, responsabile dell'ufficio Relazioni Esterne dello Stato Maggiore, rinvenuti per la prima volta nel corso del sequestro del febbraio 96, aventi per oggetto "considerazioni su tracce con valori di velocità superiori agli 800 nodi riportate nei tabulati THR di Poggio Ballone e Potenza Picena nel periodo 18.28Z-19.28Z del 27.06.80". Questa la sua risposta nel corso dell'interrogatorio del 22.11.96: "io ho detto che non ricordo, ma devo dire che escludo io di aver in qualche modo, cioè io non sono stato mai informato di un invio di questo documento al generale Blandini e per quale motivo. Non ricordo neanche di aver visto o siglato o essere stato informato di questo studio particolare".

In data 5 gennaio 90 riceve dalla Brigata di Borgo Piave una copia del nastro di esercitazione Synadex SPS5904 e la trasmette al Sottocapo di Stato Maggiore Generale Lorenzo Giordo. L'Autorità Giudiziaria ed il collegio peritale Blasi responsabili della custodia del nastro non vengono messi a conoscenza né dell'invio né dei suoi motivi.

Il 2 luglio 90, alle ore 13.00, il Nucleo di Polizia Giudiziaria dei Carabinieri di Roma, notifica al Capo della Segreteria Generale dell'ITAV, colonnello Di Bitetto Nicolangelo, il decreto di sequestro emesso in data 30 giugno 90 concernente la THR e i nastri di Poggio Ballone del 27 giugno 80. L'ufficiale AM dichiara che consegnerà immediatamente il provvedimento al generale Pugliese. Il 4 luglio, il Pugliese consegna alla Polizia Giudiziaria fotocopie della THR di Poggio Ballone pervenute all'ITAV dallo Stato Maggiore nel giugno 90 per effettuare rappresentazioni grafiche delle tracce, e per quanto concerne il nastro di registrazione dichiara che "non ne è in possesso, né risulta che gli sia mai stato inviato, comunque non è in grado di fornire utili indicazioni circa il luogo ove il nastro è attualmente depositato". La dichiarazione del generale Pugliese, nel verbale di sequestro redatto dal Nucleo di Polizia Giudiziaria dei CC. di Roma il 4 luglio 90, non corrisponde assolutamente al vero, perchè si omette di comunicare all'AG che l'ITAV il 21 luglio 80 aveva ricevuto la documentazione di Poggio Ballone dall'aeroporto di Trapani Birgi e che la stessa non era stata più rintracciata nell'archivio. Infatti a seguito del sequestro delle agende personali, nell'ottobre 95, del colonnello Fiorito De Falco Nicola, nel 1980 Capo del 2° Reparto dell'ITAV, sotto la data del 2 e 3 luglio 90 si legge: "2 luglio Pugliese per questione Poggio Ballone (ITAV con colonnello Gaudio e tenente colonnello Pascarella) a suo tempo quando mi si presentarono due ufficiali di PG con la richiesta di consegna del materiale incivolo I-Tigi non

si faceva menzione di Poggio Ballone che tra l'altro non aveva rilevanza in quanto la sua portata era inferiore di almeno 100km al luogo dell'incivolo. Se come risulta la Track History fu mandata a Trapani Birgi e da lì all'ITAV due sono le cose: o l'ho consegnata o è in archivio". Questa annotazione del Fiorito De Falco indica che lo stesso venne, quanto meno, contattato telefonicamente dall'ITAV o dal generale Pugliese o su input di quest'ultimo da altro ufficiale superiore; ipotesi questa però poco credibile, in quanto il Fiorito in servizio al S.I.S.MI ricopriva una carica di rilievo e il grado di generale. Questo contatto aveva come scopo la ricerca e il recupero della documentazione di Poggio Ballone, in quanto agli atti dell'ITAV risultava la lettera di trasmissione del Comando Aeroporto di Trapani Birgi del 21 luglio 80, dalla quale si evinceva la consegna del materiale di Poggio Ballone all'ITAV, materiale in seguito mai più trasmesso ad alcuno. Il Pugliese nel corso dell'interrogatorio del 21.01.97 è stato categorico nell'affermare di non aver mai avuto rapporti con il Fiorito al riguardo della vicenda di Ustica. Ha però aggiunto che siccome erano legati da amicizia non poteva escludere che in qualche circostanza avessero parlato della vicenda, ma in termini assolutamente generici. Esclude in modo certo di aver mai parlato con Fiorito della vicenda dei nastri di Poggio Ballone.

Il 3 luglio 90 Fiorito annota nella sua agenda: "Telefonato generale Pugliese: sta per consegnare la documentazione richiesta da AG su Poggio Ballone specificando che la TH del radar è quella ricevuta da SMA in quanto l'altra non si trova ne era una delle 5 copie uguali, probabilmente in archivio morto. Esistono comunque i nastri originali di Poggio Ballone da cui sono state tratte le copie. A mia memoria ho dato tutto il materiale disponibile e/o ricevuto". Anche da questa annotazione si evince che effettivamente tra Pugliese e Fiorito vi fu un contatto telefonico, in quanto quello trascritto dal Fiorito poi corrisponde alla dichiarazione resa, in parte, dal Pugliese alla polizia giudiziaria il 4 luglio 90.

Il 15 ottobre 90, Fiorito De Falco annota nella sua agenda di aver fatto una visita a Pugliese per "rinfrescarmi la memoria sulla questione Ustica". Il 17 ottobre annota sempre nella sua agenda di aver telefonato a Pugliese per riferirgli di essere stato convocato il 16 ottobre per la testimonianza su Ustica e di non aver nulla di particolare da dichiarare.

Nonostante tutte queste precise annotazioni del Fiorito, scritte palesemente in tempo non sospetto, il Pugliese nel corso dell'interrogatorio del 21.01.97 nega qualsiasi incontro o contatto telefonico con il Fiorito per la vicenda Ustica.

Quanto alla perquisizione effettuata nei suoi confronti l'8 luglio 95, il Pugliese, si presenta spontaneamente il 25 successivo per ribadire la sua

totale estraneità alla vicenda di Ustica ed in particolare ai fatti relativi ad un suo presunto possesso di nastri radar dell'evento. Preso altresì atto che nella perquisizione, erano state rinvenute agende ma non quelle relative agli anni dal '79 in poi, asserisce che probabilmente erano sfuggite alla ricerca. Non crede di aver distrutto le agende di quel periodo. Prende visione dell'album che reca fotografie di una sua visita alla base di Perdasdefogu, ma non ricorda la data dell'evento. Dichiarò che potrebbe collocarsi nel periodo in cui era ispettore generale all'ITAV, tra il gennaio '87 ed il maggio '91. In merito agli appunti sequestrati presso la sua abitazione con grafia del Vanno riferisce che spesso trova nella cassetta della posta ritagli di giornale e appunti che ritiene provengano dallo stesso. Non ricorda di una conversazione telefonica avuta con il colonnello Pentericci Giorgio, nell'80 Comandante dell'aeroporto di Trapani-Birgi, relativa al materiale inviato dal medesimo all'ITAV il 21 luglio '80. Queste le sue parole: "non ho memoria di una conversazione telefonica che io avrei avuto con il colonnello Pentericci, relativa al materiale inviato dal medesimo all'ITAV nel 1980".

L'episodio gli ritorna alla memoria anche con particolari nel corso dell'interrogatorio del 07.12.95, nel quale afferma di aver contattato telefonicamente, in epoca imprecisata, presso la sua abitazione il colonnello Pentericci Giorgio, firmatario della lettera del 21 luglio '80 del comando aeroporto di Trapani Birgi, chiedendogli in cosa consistessero le registrazioni di Poggio Ballone inviate all'ITAV, cioè se si trattava di nastri o THR.

Il colonnello Pentericci Giorgio, a sua volta nel corso dell'esame testimoniale del 7 luglio '95, ha dichiarato: "nel '91 venni contattato dal generale Pugliese il quale mi disse che aveva trovato la mia lettera di trasmissione del materiale all'ITAV, ma che la documentazione non si trovava; io gli confermai di aver trasmesso il materiale ma non potevo dire dove si trovasse". Si ricorda che la lettera in questione, cioè quella del 21 luglio, è stata trasmessa all'AG solo nel mese di luglio '95, in copia e sequestrata in originale nel mese di febbraio '96 all'ITAV.

Anche da questa dichiarazione emerge l'interessamento dell'ITAV e di Pugliese a ricercare, nel '91, nei propri archivi la documentazione di Poggio Ballone, di cui tra l'altro tutti sembrano non ricordare la natura cioè se cartacea o nastri di registrazione.

In considerazione dei fatti sopra esposti e del giudizio che se ne è dato, secondo i nuovi criteri sulla prova, deve ritenersi che siano stati acquisiti elementi più che sufficienti per rinviare a giudizio l'imputato per il delitto contestatogli come in epigrafe, delitto che essendo stato commesso

nel 93 cade sotto il regime della novella dell'8 giugno 92, n.306 e conseguentemente è assoggettato al termine di prescrizione decennale.

Quanto alle memorie difensive dell'imputato, deve in primo luogo rigettarsi l'argomentazione secondo cui l'imputazione non sarebbe mai stata contestata nelle forme proprie dell'ordine o mandato, sicchè solo dopo le requisitorie il Pugliese apprenderebbe il fatto addebitatogli. In effetti il prevenuto ha avuto contezza sin nei minimi particolari di fatti e circostanze che gli vengono poste a carico, e su di esse è stato più che sufficientemente interrogato. Tali modalità di contestazione sono più che idonee alla difesa e per incontrovertibile giurisprudenza equiparate alla formale contestazione in provvedimento.

Di seguito la difesa assume che Pugliese non si è mai occupato della vicenda di Ustica in qualità di Vice Capo di Gabinetto; così come non ha mai trattato questo affare durante l'incarico di ispettore dell'ITAV.

In effetti si deve immediatamente ribadire che appare inesatta l'affermazione secondo cui il Pugliese si sarebbe totalmente mantenuto estraneo all'evento durante il suo incarico al Gabinetto della Difesa. Egli il 7 luglio prende visione, apponendovi la propria sigla, dell'appunto redatto dall'ammiraglio Torrisi il 4 luglio 80 per il Ministro della Difesa. Il 29 dicembre 80, in relazione alla ricezione della più che nota lettera dello SMA datata 20 dicembre 80 a firma del Sottocapo Ferri, scrive di proprio pugno: "gli elementi forniti dallo SMA hanno il valore di precisazioni in merito al noto incidente del DC9 precipitato ad Ustica. Per quanto attiene alla richiesta della relazione della Commissione d'inchiesta, si è del parere di avanzarne formale istanza al Ministero dei Trasporti". Sempre sotto la data del 29, a fianco il Capo di Gabinetto De Paolis appone la sua sigla e scrive "va bene". Il 12 febbraio 81 Pugliese appone la sua sigla e scrive di suo pugno: "Tiboni. Ti prego di confermarmi fatto di avere già inviato copia della relazione allo SMA"; la relazione a cui fa riferimento Pugliese è quella della Commissione Luzzatti del 5.12.80. Il 27 agosto 82, il Capo di Gabinetto De Paolis, su un foglietto appone la sua sigla e di proprio pugno scrive: "Pugliese / ti hanno da e che punto siamo con questa faccenda?", sul biglietto è apposta anche la sigla di Pugliese senza data, che quindi ne prende comunque atto. De Paolis scrive questa nota sulla scorta di un comunicato ANSA del 27 agosto in cui si riportava che Luzzatti aveva affermato che ancora nessuno era in grado di poter dire con ragionevole certezza se il DC9 fosse stato distrutto da una esplosione interna o esterna. Il 15 settembre 82 Pugliese su un foglietto appone al sua sigla e scrive di proprio pugno: "Parlato con avv. Freni per una missione congiunta e fare il punto della situazione. (i risultati dell'inchiesta AM sono stati inviati ai

Trasporti e viceversa?)”; questa considerazione nasceva da alcuni comunicati ANSA del 14 settembre sulla trasmissione della BBC, messa in onda anche dalla RAI, dal titolo “Assassinio nel cielo” nonché dalle dichiarazioni del generale Mangani sulla trasmissione. Come ben si può vedere il coinvolgimento di Pugliese nella vicenda del DC9 Itavia v’è stato ed è documentalmente provato.

La difesa sottolinea l’estraneità del Pugliese alla vicenda del DC9, per il fatto che costui avesse dichiarato di non aver mai preso visione del documento datato 9 agosto 80, indirizzato alla sua attenzione dal SIOS dell’AM. Produce, per avvalorare questa tesi della mancata visione dell’appunto, documentazione da cui risulta che dal 6 al 19 agosto 80 egli era stato in ferie con la famiglia presso il Distaccamento AM di Terminillo (RI). La difesa sostiene poi che quanto rappresentato nell’appunto trasmesso il 9 agosto non avesse avuto più alcun seguito, giacché superato dall’appunto del 4 luglio 80, dell’ammiraglio Torrisi, sul quale peraltro era stato decretato “atti” proprio dal Ministro. Ma v’è innanzitutto da rilevare la strana collocazione, nell’archivio del Gabinetto della Difesa, dell’appunto inviato il 9 agosto dal SIOS. Risulta infatti che esso è giunto il 14 agosto 80 – timbro di arrivo e numero di archiviazione – ma non vi risulta apposto alcun visto dei vari responsabili del Gabinetto, se non la scritta “atti”; al momento dell’acquisizione – 25.09.96 – il documento si trovava inserito tra la documentazione relativa all’anno 84 e non a quella riferita all’80. Questa circostanza induce a presumere, come già detto, che il documento non sia stato preso in visione da nessun altro responsabile dell’ufficio di gabinetto, proprio perché non vi è alcuna sigla ma sia stato lasciato alla visione di Pugliese, rientrato dalle ferie soltanto cinque giorni dopo, proprio perché indirizzato alla sua attenzione; la sua collocazione negli atti dell’84 può spiegarsi con il fatto che Pugliese abbia sempre tenuto presso di sé il documento, nel suo ufficio, e soltanto quando nell’ottobre 84 ha lasciato l’incarico di Vice Capo di Gabinetto, ha consegnato l’atto per l’archiviazione, che così è stato riposto tra la documentazione dell’84 e non tra quella dell’80. Si deve altresì dire che l’appunto trasmesso il 9 agosto, ritardo di trasmissione che nessuno degli imputati dello Stato Maggiore Aeronautica ha saputo spiegare, in particolare Tascio che aveva decretato il 16 luglio 80 la trasmissione specifica al Pugliese, è di contenuti diversi da quell’appunto redatto il 4 luglio da Torrisi per il Ministro. Infatti Torrisi cita come fonti di notizie il Comandante della Capitaneria di Porto di Palermo, Piantanida, ed elabora un appunto generico che deve avere altri approfondimenti; l’appunto Bompreszi – Argiolas è molto più dettagliato e mette in evidenza il ritrovamento di alcuni reperti di non sicura provenienza,

su cui perciò gli accertamenti dovevano essere approfonditi e portati alla conoscenza del Ministro.

Le responsabilità di Pugliese, ben precisate dal PM, in relazione ai rapporti avuti con Fiorito De Falco nel luglio 90 sono chiare ma la difesa stima che l'annotazione di Fiorito nella sua agenda sotto la data del 3 luglio 90 possa avere una duplice spiegazione: Pugliese proprio per la sua limitata conoscenza della vicenda, ha commesso un grossolano errore o, più probabilmente, Fiorito non ha ben compreso quanto comunicatogli da Pugliese. Quest'Ufficio ribadisce che le annotazioni di Fiorito sono chiare ed inequivocabili, così come le conferme al riguardo rese dallo stesso Fiorito nei vari interrogatori; che proprio Pugliese non afferma il vero all'atto della redazione del verbale di sequestro il 4 luglio del Nucleo di PG dei Carabinieri di Roma, allorquando si limita a consegnare le fotocopie della THR di Poggio Ballone, ricevute dallo SMA, e non riferisce che la documentazione di quel centro radar, pur essendo stata trasmessa all'ITAV nel luglio 80 dall'aeroporto di Trapani Birgi, non era stata rinvenuta in archivio, nonostante in quei giorni ne avesse disposto controlli e verifiche anche attraverso il ricordo di Fiorito destinatario della documentazione nel 1980.

Ma le responsabilità a carico di Pugliese vanno ben oltre quelle analizzate dalla difesa, giacchè molteplici e controversi sono gli argomenti sui quali Pugliese deve ancora dare risposta. Egli avrebbe dovuto spiegare la strana vicenda del rinvenimento dei nastri di registrazione a Borgo Piave l'11 novembre 88; nastri di cui il generale in un primo momento, a pochi giorni di distanza dal rinvenimento, il 29 novembre afferma trattarsi della copia dei nastri di Marsala effettuati nel 1980 all'atto della visita peritale del PM a Borgo Piave. E di cui a distanza di qualche mese – maggio 89 – afferma trattarsi di nastri di non identificabile provenienza. Per escludere nel novembre 89 che siano i nastri di Marsala copiati nel 1980, senza però indicarne alcuna provenienza. Pugliese avrebbe dovuto spiegare le ragioni per cui gli elaborati delle tracce di Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele erano stati riveduti e corretti dopo che i relativi lavori erano stati ultimati, proprio al riguardo di alcune tracce relative al coinvolgimento di velivoli sul percorso del DC9 Itavia. Avrebbe dovuto spiegare l'invio di autorevoli esperti del suo Ispettorato allo Stato Maggiore, il colonnello Gaudio e il maggiore Petroni, nel novembre 90, con la relazione scritta e la spiegazione di tracce di velivoli con velocità superiore a 800 nodi; documenti rinvenuti solo nel '96 e mai portati a conoscenza di quest'Ufficio dall'Aeronautica; tracce estratte dalla consultazione delle THR di Poggio Ballone, Potenza Picena e dal DA1 di Capo Mele, i cui elaborati già ultimati

vengono poi riveduti, corretti e inviati allo SMA a firma proprio di Pugliese, evitando però di inserire negli elaborati le spiegazioni analitiche fornite nella citata relazione, ma riportando solo generiche descrizioni delle tracce.

Molti perciò sono gli interrogativi, e di non poco conto cui il generale Pugliese avrebbe dovuto, e deve, rispondere.

11. Trombetta Antonio.

Il capitano Trombetta Antonio, nell'80 era il Comandante del Sottocentro e Coordinamento Soccorso dell'Aeroporto di Ciampino. E' stato indiziato per i delitti p. e p. dagli artt.372, 61, n.9, c.p. perché deponendo come teste dinanzi a questo GI in data 24.07.91 rese dichiarazioni reticenti in ordine alle telefonate effettuate all'ambasciata americana la sera del 27.06.80, con l'aggravante di avere agito quale pubblico ufficiale.

Emerge evidente dagli atti l'atteggiamento reticente del Trombetta, che dopo avere addirittura sostenuto, nella prima deposizione del 20.06.91 di non essere stato presente in sala operativa la sera del 27.06.80 al momento in cui dal sito erano partite le telefonate in cui appare interlocutore e di aver raggiunto il posto di lavoro solo intorno alle 22.45 locali, nella successiva deposizione del 24.07.91, dopo aver preso atto della sua presenza al Sottocentro di Soccorso di Ciampino in orario precedente, negava però di essere stato presente alla telefonata delle ore 20.22 tra il maresciallo Bruschina e Martina Franca ed asseriva di non ricordare chi fosse l'ufficiale dell'ACC che aveva portato nella sala del Sotto Soccorso la notizia della presenza di traffico americano nella zona del sinistro, e di escludere che il capo controllore di Ciampino avesse telefonato dal suo ufficio all'Ambasciata americana.

Deve essere tuttavia rilevato che, anche a prescindere della oramai intervenuta prescrizione, in ordine all'imputazione ascritta al Trombetta appare operante la causa di non punibilità prevista dall'art.376 c.p., avendo l'imputato dinanzi questo GI in data 14.01.92 e 15.01.92 sostanzialmente superato l'iniziale atteggiamento di reticenza, indicando nel Massari Porfirio l'ufficiale che aveva portato al Sottocentro di Soccorso la notizia sulla presenza di traffico americano e che poi aveva effettuato da detto ufficio la telefonata all'ambasciata americana.

Infatti in tali interrogatori ha ricordato quasi tutto; in particolare sia la telefonata delle ore 20.31 del 27.06.80, in cui riconosce come suo interlocutore il capitano Smelzo di Martina Franca, e sia il nome del militare

che gli aveva dato la notizia della visione sul radar dell'ultimo punto di contatto, cioè il maresciallo Bozicevich.

Ha ricordato la telefonata delle ore 06.59 del 28.06.80, gruppo 3 delle registrazioni di Martina Franca, in cui riconosce gli interlocutori, ovvero Santamaria e Lippolis. Sull'affermazione "Adesso guarda l'unico modo per poterlo fare è chiamare l'Ambasciata e lo sta facendo il capo controllore", ha riferito che mentre parlava con Bozicevich vicino al tabellone sulla parete all'interno della sala, aveva notato Bruschina e Massari a colloquio tra loro; poi Bruschina gli aveva riferito dell'intenso traffico americano e che ne aveva parlato con Massari. Aveva di conseguenza ordinato a Bruschina di avvisare subito l'RCC di Martina Franca.

Ha ricordato la telefonata delle ore 20.39 e delle ore 20.41 "pizza" VI canale 27, cassetta VI/9 lato B, delle registrazioni di Ciampino. Ha preso atto che la telefonata all'ambasciata americana fu fatta all'interno del suo ufficio e che il numero telefonico era segnato sull'appunto sequestrato presso di lui; ma non ha ricordato chi gli avesse procurato quel numero, pur ammettendo che probabilmente era stato il capo controllore quando aveva raggiunto il suo ufficio. Aveva proposto a Smelzo di mettersi in contatto con Bagnoli. Sulla telefonata delle 22.06 tra Marzulli, Smelzo e Trombetta, al riguardo di una traccia trasmessa da Licola inerente l'identificazione del DC9 al momento della caduta, ha riferito di aver ricevuto la notizia, ma di non aver discusso la questione, non ricordando altri particolari oltre quelli presenti nella trascrizione della telefonata.

Deve di conseguenza essere prosciolto per la causa di non punibilità sopra richiamata.

12. Bomprezzi Bruno.

Il colonnello Bomprezzi Bruno rivestiva nell'80 l'incarico di capo del 2° Ufficio del 2° Reparto SIOS. Nell'agosto di quell'anno, essendo l'ufficiale più elevato in grado del Reparto, assunse anche l'incarico di vice capo Reparto, essendo il generale Tascio in licenza per la durata dell'intero mese.

Il comportamento processuale del Bomprezzi si caratterizza, - è questo un rilievo delle requisitorie del PM, che si condivide - sin dalla prima formale deposizione, per atteggiamenti comuni a quelli già manifestati da altri esponenti dell'AM ed in particolare del SIOS e cioè con la negatoria assoluta di un qualsiasi interessamento, personale e dell'Ufficio, nella

vicenda del DC9, ammettendo solo un intervento limitato all'episodio della caduta del MiG libico. Qui di seguito alcune frasi significative delle sue deposizioni testimoniali:

“Deposizione GI 5 novembre 90: per quanto concerne la caduta del DC9 di Ustica non mi sono interessato direttamente.

Deposizione GI 11 marzo 91: presi parte alla missione di Boccadifalco in quanto interessato in generale al rinvenimento di relitti di un qualche interesse aeronautico.

Deposizione GI 22 giugno 92: non vi era alcuna relazione né nella richiesta né nella mia attività... con Ustica.

Deposizione GI 10 maggio 95: la caduta del DC9 è passata nel nostro Reparto completamente sotto silenzio: cioè era stato ritenuto un incidente di velivolo civile determinato da cause ordinarie”.

Deve essere immediatamente evidenziata la contrarietà al vero di siffatte affermazioni, reiterate nel tempo dal Bomprezzi, sulla base delle seguenti considerazioni. E' documentalmente provato che già il 4 luglio 80 il Bomprezzi, assieme al tenente colonnello Argiolas del 3° Reparto, si reca all'aeroporto militare di Boccadifalco a visionare reperti non già per mero generico interesse aeronautico sebbene per controllare quanto meno un seggiolino rinvenuto, che si ipotizzava potesse appartenere ad un F104, e che quindi potesse suffragare l'ipotesi circolante nell'ambiente dell'AM d'una collisione tra il DC9 ed un aereo militare americano.

Il Bomprezzi non può ovviamente negare tale missione ma in sede di interrogatorio quale indagato di reato, (G.I. 06.10.95) esclude come causale quella della verifica dell'eventuale collisione, e tende a ricondurla al rinvenimento di un casco, non però da pilota, ma da manovratore da portaerei; missione affidatagli non dal suo superiore diretto generale Tascio, ma addirittura dal Sottocapo di SM generale Ferri, e senza comunque collegamento con la vicenda del DC9. In realtà la missione a cui si riferisce il Bomprezzi non è quella del 04.07.80 bensì quella del 12 agosto successivo, che gli fu effettivamente conferita dal Ferri. Altra singolarità di questa missione è che non risulta emesso alcun certificato di viaggio per il personale impegnato nella stessa; il che di certo sta a significare il carattere di riservatezza della missione.

La relazione relativa all'ispezione a Boccadifalco viene redatta dal tenente colonnello Argiolas il 9 luglio 80 e posta in visione al Capo del 3° Reparto il 10 luglio e al sottocapo di Stato Maggiore l'11 luglio successivo. Viene decretato, dal generale Melillo, che l'appunto deve essere inviato al S.I.S.MI e al capo Gabinetto del Ministro a cura del 2° Reparto, che deve trasformarlo in relazione e corredarlo di fotografie. Il 16 luglio successivo, il

generale Tascio dispone, al suo 3° Ufficio, di elaborare una sintesi della relazione per il generale Pugliese al Gabinetto del Ministro e per il S.I.S.MI. La documentazione verrà inviata solo a distanza di ventiquattro giorni dopo, il 9 agosto, con lettera di accompagnamento a firma del colonnello Bomprezzi, in quel periodo vice capo reparto. In quella inviata al Gabinetto della Difesa viene specificato “all’attenzione del generale Pugliese”. Sia nell’appunto redatto dall’ufficiale del 3° Reparto che nella relazione trasmessa dal 2° Reparto non viene dichiarato il vero scopo della visita a Boccadifalco, cioè la ricerca del seggiolino eiettabile di un F104, ma si parla solo di un generico controllo dei reperti accantonati.

Il Bomprezzi, successivamente assieme al colonnello del 3° Reparto Sidoti, partecipa ad altra missione all’aeroporto di Boccadifalco, quella del 12.08.80, dopo il rinvenimento il 10.08.80 sulla spiaggia di Trabia d’un casco da pilota che risultò poi essere di manovratore di portaerei. Sentito in merito il 22.06.92 il Bomprezzi, come già ricordato, esclude ogni collegamento di tale missione sia con la vicenda di Ustica che con quella del MiG23, ma nulla sa replicare alle contestazioni mossegli nel corso della suindicata deposizione; qui di seguito uno stralcio significativo della predetta deposizione: “A contestazione dell’implausibilità che il Sottocapo dello Stato Maggiore inviasse il reggente del SIOS di persona a Palermo per visionare un casco, peraltro di un Paese alleato, il teste risponde: “Il generale Ferri forse non conosceva la nazionalità del casco. Ogni volta che si ha un ritrovamento in mare di oggetti connessi o correlati con attività aerea, si chiede relazione o si va a vedere.

Adr: non andava necessariamente il capo del SIOS.

Ad PM r: Non ricordo casi in cui è andato il capo del SIOS. Il fatto che sia andato io può essere stato determinato dall’incarico che ricoprivo ordinariamente e cioè le situazioni e mezzi dei Paesi d’interesse.”

In realtà la rilevanza del rinvenimento di quel reperto sotto il profilo di un possibile collegamento con la vicenda di Ustica è comprovata non soltanto dal fatto che il Sottocapo di Stato Maggiore invii sul posto il reggente del SIOS, ma anche dallo stesso atteggiamento contorto tenuto dall’AM nella successiva gestione della vicenda; da un lato infatti lo scopo effettivo della missione viene occultato negli atti ufficiali, sì che il colonnello Sidoti ha avuto buon gioco a lungo a negare di aver partecipato a tale missione fino a quando cioè non gli è stato mostrato l’appunto nr.220/12080 relativo al volo di un PD 808, che registra un suo viaggio da Ciampino a Palermo Punta - Raisi insieme ad altro ufficiale, e d’altro lato il reperto viene mandato alla Marina per non meglio identificati accertamenti tramite SIOS, per poi confluire inopinatamente tra i reperti del MiG libico.

Per effetto delle suesposte risultanze istruttorie non può quindi che contestarsi la sussistenza di una condotta reticente da parte del Bomprezzi nei termini contestatigli.

Quanto poi all'indizio del reato di favoreggiamento personale deve esser ricordato come dalla più volte citata conversazione tra il Lippolis e il colonnello Barale emergesse un riferimento da parte del Lippolis alla presenza, nell'aeroporto di Boccadifalco, ai primi di luglio 80, tra i reperti recuperati, di un casco da pilota con scritto all'esterno John Drake, casco che sarebbe stato preso in considerazione dalla Commissione d'inchiesta in funzione d'una possibile collisione tra il DC9 di Ustica e un aereo USA. Il casco di cui parla il Lippolis non risulta comunque essere stato mai oggetto di un formale sequestro.

Indubbiamente ove fosse ritenuta certamente riscontrata la presenza del cennato casco tra i reperti concentrati a Boccadifalco, non potrebbe sostenersi plausibilmente da parte del Bomprezzi che egli non l'abbia visto e valutato; e costituisce altresì elemento ulteriormente indiziante la sospetta "confusione" che il Bomprezzi fa nell'interrogatorio del 06.10.95 tra la missione del 4 luglio 80 e quella del 12 agosto dello stesso anno, che gli consente di affermare, contro l'evidenza dell'appunto sequestrato ad Argiolas, che riferì al Ferri e non al Tascio degli esiti della missione, e che il casco rinvenuto era quello di un manovratore di ponte di portaerei e quindi non ricollegabile con la caduta del DC9.

Va però preso atto che non v'è obiettivo e sicuro riscontro, al di là delle dichiarazioni del Lippolis, in ordine alla presenza tra i reperti concentrati a Boccadifalco del casco da pilota dal Lippolis medesimo descritto; tale incertezza impedisce di provare - così conclude il PM e così si ritiene - la materialità della condotta di favoreggiamento di cui il Bomprezzi è stato indiziato.

In relazione alla vicenda dell'incidente del MiG23 libico, il Bomprezzi non è credibile quando afferma di essersi sì recato presso il 32° CRAM di Otranto il 30 luglio 80 al fine di supervisionare una esercitazione di Difesa Aerea organizzata ad hoc per verificare i punti deboli del sistema radar nella parte meridionale della Penisola, e poi non ricorda se l'esercitazione venne registrata su nastro e se da esso venne estrapolata una riduzione dati. Così come quando esclude di aver preso in consegna quel giorno, dal 32° CRAM di Otranto, il nastro di registrazione del 18 luglio 80 relativo all'incidente del MiG libico; e non ricorda se detto nastro fu poi consegnato a Borgo Piave per la successiva riduzione dati, nè ricorda la restituzione del nastro al 32° CRAM di Otranto. Tutto questo invece è

provato documentalmente con atti a sua firma, e solo all'esibizione di tali atti ha ammesso di aver compiuto quelle attività.

In effetti non v'è traccia documentale presso la Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave della riduzione dati effettuata tra il 31 luglio (data di consegna del nastro a Borgo Piave) e il 6 agosto 80 (data di riconsegna del nastro da Borgo Piave al 2° Reparto). Ma detta riduzione dati viene rinvenuta nel settembre 88 dal 2° Reparto nel proprio archivio, e però egli non sa indicarne la provenienza. Senza dimenticare che, sempre in quel periodo, il 32° CRAM di Otranto scrive che il nastro di registrazione si trova ancora presso la Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave dal 30 luglio 80, quando invece è provato documentalmente che il nastro di registrazione è stato riconsegnato al citato CRAM il 19 agosto 80 dal corriere della 3^a Regione Aerea di Bari; documentazione e materiale di cui però non viene mai trovata alcuna traccia nel sito di Otranto.

Ulteriori prove dello stato di confusione - così diffuso da apparire voluto e preordinato - in cui si trovano i documenti e gli oggetti attinenti ai fatti per cui si procede. Situazione che ha agevolato le reticenze dei personaggi coinvolti e favorito gli ostacoli all'inchiesta.

Comunque, a conclusione della posizione Bomprezzi deve dirsi che egli va rinviato a giudizio per il delitto ex art.372 c.p., così come contestatogli - giacchè come per tutti coloro che in questo procedimento vengono rinviati a giudizio, la suesposta situazione probatoria induce a stimare che, in esito all'istruttoria dibattimentale, conseguirà condanna dell'imputato - mentre non deve essere promossa azione penale a suo carico per il delitto ex art.378 c.p., di cui era indiziato.

* * * * *

CAPO 2°
Gli indiziati.

TITOLO 1

Capitolo I
Le posizioni degli indiziati dal n.1 al n.20 dell'epigrafe eccettuate le
posizioni n.1-11 e 13.

1. Cariati Nicola.

Cariati Nicola, era nel 1980 maresciallo dell'Arma dei Carabinieri, comandante del Nucleo Operativo della Compagnia di Crotona. Intervenuto in Castelsilano dopo la segnalazione del rinvenimento del MiG libico, è stato indiziato di falsa testimonianza e favoreggiamento essenzialmente al riguardo dell'attività collaborativa prestata nella vicenda al diretto superiore capitano Inzolia.

E' stato escusso in data 01.04.87, 12.11.93 e 06.07.94. Nel corso di questi atti dichiarava di non aver raggiunto Castelsilano il giorno in cui fu rinvenuto il MiG23, ma il giorno dopo (19.07.80), quando fu incaricato, unitamente al collega Raimondi, di interrogare la sig.ra Carchidi, la donna che aveva visto un velivolo in difficoltà nei pressi del luogo ove fu rinvenuto il MiG. Ricordava altresì di aver visto alcuni pezzi dell'aereo, ma di non averli riconosciuti.

Era stato comandato di servizio anche il giorno del disseppellimento e dell'autopsia del cadavere del pilota libico (23.07.80). In merito ricordava di non aver portato l'attrezzatura fotografica e di aver accompagnato in quella circostanza il capitano Inzolia. A proposito di quest'ultimo, rammentava che egli aveva presenziato all'autopsia solo per brevi periodi, in quanto spesso era uscito fuori dal locale del cimitero, per intrattenersi con i propri collaboratori.

Si deve rilevare che il capitano Inzolia, nel corso dell'interrogatorio del 13.07.92, su tale circostanza dichiarava: "Preciso che durante l'autopsia io sono rimasto sullo spiazzale antistante ... del cimitero, a parlare con il giornalista della RAI Emanuele (Giacco)..." ; "Da Catanzaro vennero i marescialli Casalino ed Lo Giacco".

Il Cariatì, nelle sue dichiarazioni, affermava che il giorno dell'autopsia oltre ai Carabinieri e ai medici, erano presenti anche altre persone, di cui non ricordava - o non voleva riferire - chi fossero e se erano in divisa o in borghese. Aveva memoria, però, dell'arrivo di un'automobile dell'Aeronautica, con targa militare, con a bordo quattro persone. Ma non è stato in grado di riferire sulle attività specifiche poste in essere all'interno del cimitero ove erano in corso gli esami autoptici.

Non ricordava se presso il Comando della Compagnia di Crotona erano stati depositati oggetti o documenti rinvenuti sul luogo dell'incidente. Non aveva mai accompagnato ufficiali libici o americani sul luogo. I rilievi fotografici erano stati eseguiti dal Reparto Operativo CC. di Catanzaro.

Questo comportamento in sede testimoniale, - specialmente in relazione al delicato profilo delle effettive attività peritali sulla salma del pilota - induceva l'Ufficio ad indiziarlo di falsa testimonianza e favoreggiamento personale presumendo che celasse fatti e circostanze a sua conoscenza e intendesse aiutare il capitano Inzolia ad eludere le investigazioni.

La perquisizione eseguita nei suoi confronti in data 26.10.95, dava esito negativo.

Al termine dell'istruttoria deve dirsi però che nessun elemento concreto è emerso dagli atti a suffragare la falsità delle sue dichiarazioni davanti questo GI o condotte di favoreggiamento. Non si deve pertanto promuovere alcuna azione penale nei suoi confronti.

2. Cogliandro Demetrio.

Cogliandro, ufficiale dell'Arma dei Carabinieri è stato nel Servizio militare dal giugno del '63 al dicembre dell'82 (SIFAR-SID-S.I.S.MI), rivestendo incarichi di particolare rilevanza: Capo della Segreteria dell'Ufficio "D" dal '66 al '71 e Capo del Raggruppamento Centri CS di Roma dal novembre '74 al giugno dell'82. Era in quest'ultima struttura, particolarmente importante e delicata sotto il profilo informativo/operativo, al tempo della caduta del DC9 dell'Itavia nel Tirreno e del MiG libico a Castelsilano.

Va rilevato innanzitutto che Cogliandro sulla base di disposizioni emanate dal Direttore del Servizio Santovito riferiva direttamente a quest'ultimo e non a Notarnicola, avviando così una deviazione dei meccanismi interni al Servizio che non gioverà di certo al conseguimento

degli obiettivi istituzionali del Servizio stesso. Tale rapporto privilegiato, oltre ad aver trovato conferma nelle indagini avviate dopo lo scandalo P2, a seguito del quale fu interrotta tale relazione con l'allontanamento prima di Santovito e poi dello stesso Cogliandro, ha trovato ulteriore conferma nella scoperta di un archivio parallelo gestito direttamente da quest'ultimo. E' lo stesso Cogliandro ad ammettere l'anomalo rapporto osservando che da esso derivarono problemi con il colonnello Notarnicola (v. esame Cogliandro Demetrio, GI 17.05.95).

L'interesse sulle attività di Cogliandro trae origine: 1) da alcune informative originate dal Raggruppamento Centri CS di Roma, a sua firma, concernenti la vicenda di Ustica e trasmesse alla Direzione del Servizio nella prima decade di luglio del 1980; 2) dalla competenza che il Raggruppamento aveva sulla attività di controspionaggio sulla Libia ed in particolare sulla dissidenza libica presente in Italia e sui terroristi libici dei Servizi Speciali.

In relazione all'attività informativa sull'evento, il Raggruppamento Centri CS risulta aver trasmesso alla 1ª Divisione del S.I.S.MI il foglio nr.4285/6-S datato 1 luglio 80 con allegato un appunto, a firma del colonnello Cogliandro, in cui veniva elencata una serie di notizie e di valutazioni tra le quali "si ritiene che una possibile ipotesi sia quella del distacco del cono terminale della coda del DC9 a seguito del quale l'aereo, per un fenomeno di pressurizzazione, si sia spezzato provocando la rottura immediata di tutti gli strumenti radio di bordo e quindi il silenzio più assoluto e l'impossibilità del pilota di segnalare quanto di drammatico si stava verificando". Notizie, queste, che nulla aggiungevano a quanto già la Direzione del Servizio non sapesse, tantochè il tenente colonnello Alloro ritenne opportuno annotare di proprio pugno sul foglio "Ad onor del vero i giornali sono stati più dettagliati e più precisi anche in data antecedente al 1º luglio".

L'11 luglio 80 la stessa informativa viene trasmessa su disposizione del Direttore del Servizio, generale Santovito, al Ministro della Difesa, Lelio Lagorio, ed al Segretario Generale del CESIS, Walter Pelosi.

Il 2 luglio successivo il colonnello Cogliandro con foglio nr.4293/S trasmette alla 1ª Divisione altra informativa in cui riferisce notizie apprese da "fonte occasionale in ambienti stampa" relative alla sciagura dell'aereo dell'Itavia. In particolare la fonte avrebbe detto di avere appreso "in ambienti delle Partecipazioni Statali, che sarebbe stato un giornalista dell'entourage di Bisaglia a inventare la notizia dell'attentato con una bomba che recava con sé un terrorista di destra" e che l'indicazione del nome del terrorista di destra adattabile allo scopo era stata fornita da ambienti del

Ministero dell'Interno o della Questura. Viene infine riferito che all'Itavia sarebbero stati legati sia Bisaglia che Bubbico ed altri personaggi non meglio indicati della Democrazia Cristiana e del Partito Socialista.

Anche su questo documento la 1^a Divisione appone un'annotazione in cui rimarca il fatto che le notizie erano state diffuse già dal 1° luglio dalla radio-TV Teleitalia "sulla base di indagini svolte dai giornalisti Longobardi e Senise e riprese anche il giorno dopo".

Cogliandro nulla dice o vuole dire sulla fonte della notizia. Egli dichiara di non ricordare l'appunto, ritenendo che si trattasse - paradossalmente - di notizie tratte da un'agenzia giornalistica diretta da Longobardi. Esclude, invece, mentendo, che la notizia provenisse da Senise (v. esame Cogliandro Demetrio, GI 09.05.95). Solo successivamente a seguito della perquisizione domiciliare ed alla conseguente comunicazione giudiziaria ammette che la notizia gli pervenne da Senise (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 08.12.95).

Con questo appunto termina l'attività "informativa" - almeno quella ufficiale - del Raggruppamento Centri in direzione dell'evento relativo al DC9 dell'Itavia.

Il riferimento a Senise apposto sulla missiva é importante. Come si é già visto in altra parte Senise é risultato essere una fonte del Raggruppamento Centri e più in particolare dello stesso Cogliandro (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 08.12.95). Ciò è stato possibile accertare a seguito della documentazione sequestrata presso l'abitazione del generale Centinaia di appunti informali che egli riconosce di avere ricevuto dal giornalista Senise. Appunti che Cogliandro girava tra il 1989 e il 1991 all'ammiraglio Martini. Nessun riscontro documentale é stato rinvenuto agli atti del Servizio e pertanto se ne deve dedurre che Cogliandro svolgesse attività informativa per il predetto Capo del Servizio.

In relazione alle attività di controspionaggio sulla Libia ed in particolare sulla dissidenza libica presente nel nostro territorio emerge un ruolo del Raggruppamento Centri CS di Roma di non chiara interpretazione. Anzi appare che a volte il ruolo sia stato di vero e proprio supporto alle attività libiche.

Come si é già avuto modo di rilevare in altra parte il 1980 é l'anno in cui la dissidenza libica in Europa ed in particolare in Italia subiva, da parte del regime libico di Gheddafi, un duro colpo. Fino alla data dell'11 giugno 80 - giorno in cui scadeva l'ultimatum di cui s'è detto - si verificarono in Italia sette attentati in cui persero la vita cinque cittadini libici. Gli episodi delittuosi venivano commessi da emissari dei Servizi Speciali Libici che

avevano il compito di convincere i dissidenti a tornare in Patria ed in caso contrario “eliminarli”.

Il ruolo del Raggruppamento Centri di Cogliandro nel porre fine a questi delitti non é risultato chiaro. Difatti dalla documentazione acquisita presso la 1^a Divisione e il Raggruppamento Centri CS che curava in particolare i contatti con il capo del servizio libico in Italia, Moussa Salem, é stato possibile rilevare che il Raggruppamento Centri aveva in più occasioni fornito – su richiesta di detto Moussa Salem – informazioni sulla presenza e sulla localizzazione della dissidenza in Italia. Come ben si evince dagli allegati alla missiva del Raggruppamento del 2 aprile 80. In uno di questi – datato 29 marzo 80 – si forniscono a Moussa Salem gli indirizzi di alcuni libici, tra i quali figurano Abdelljalil Zaki Aref e Azzedin El Hedeiri. Il primo verrà assassinato il 19 aprile 80, il secondo invece allo scadere dell’ultimatum.

Gravissimo il comportamento del Raggruppamento Centri di Cogliandro. Sul punto sono utili le dichiarazioni del tenente colonnello Sasso, che per molti anni é stato il Capo del Centro IV competente per il controspionaggio sulla Libia. Questi afferma che ai libici furono consegnati soltanto elementi conoscitivi sugli esuli già in possesso dei libici stessi (!). Aggiunge che fu consegnato a Moussa Salem anche un nastro magnetico concernente una registrazione telefonica o d’ambiente. Asserisce di non averne mai conosciuto il contenuto (v. esame Sasso Aldo, GI 07.02.97). Sta di fatto, comunque, che nella documentazione esibita dal S.I.S.MI non é stato rilevato alcun riferimento a quest’ultima consegna.

La sequela di omicidi in Italia terminerà alla data dell’11 giugno 80 con l’omicidio a Milano di Lahderi Azzedine e la contestuale liberazione di Salem Said, elemento dei Servizi libici, arrestato a Roma a seguito del tentativo di omicidio di un dissidente libico. Salem Said, sul quale erano ricaduti forti sospetti di colpevolezza e la cui liberazione era stata caldeggiata fortemente dall’Ambasciata libica a Roma e per la quale si interessò il S.I.S.MI.

Salem Said, uscito dal carcere, era stato accompagnato da elementi del Raggruppamento Centri CS di Roma alla Clinica Villa Mafalda, gestita da Era Renato, personaggio di cui si é già parlato in altra parte.

Ritornando all’attività informativa in direzione dei fatti di cui é processo, Cogliandro riferisce di non ricordare se all’interno della struttura del Servizio da lui diretta venne svolta tale attività. Il medesimo - al quale é stato esibito il documento datato 21 luglio 80, trasmesso dal Raggruppamento Centri CS alla 1^a Divisione concernente una nota dell’Ufficio dell’Ambasciata libica a Roma, sulla caduta del MiG23 in Italia

- dichiara che il documento poteva essere stato “acquisito dal Centro competente per il settore Nord-Africano e Mediorientale. Questo Centro era all’epoca diretto dal tenente colonnello Sasso, non escluderei che la fonte potrebbe essere, più che interna all’Ambasciata, qualche elemento del Ministero degli Esteri”. (v. esame Cogliandro Demetrio, GI 19.02.91)

In effetti dalla pratica del Raggruppamento Centri CS non si rileva un’attività informativa di particolare intensità, anzi tutt’altro. Deve però essere considerato che risulta documentalmente dall’appunto del 29 luglio 80 della 1ª Divisione - appunto redatto nel quadro di quel cosiddetto “attivismo” di fine luglio - che il Raggruppamento raccolse una serie di informazioni concernenti la verifica presso il Ministero dei Trasporti sull’eventuale esistenza di documentazione conseguente al rilevamento radar da cui potevano desumersi indizi di collisione. Di tale attività nessun riscontro documentale é stato rinvenuto presso il Raggruppamento Centri CS.

Nessuna spiegazione Cogliandro ha saputo fornire in relazione all’annotazione “Libici Demetrio - appunti dei 168 mil. doll.” apposta alla data del 4 agosto 80 nell’agenda relativa allo stesso anno del generale Santovito sequestrata dal Giudice Istruttore di Trento nel 1983.

L’annotazione viene apposta due giorni dopo la strage di Bologna ed in una pagina in cui si fa riferimento, tra l’altro, anche a nuovi attentati riferibili ai NAR. Annotazione quest’ultima che comunque non sembra avere alcun riferimento alla prima.

Cogliandro non ha saputo o voluto dare una spiegazione all’annotazione di Santovito. Egli riferisce che “l’appunto potrebbe anche riguardare un flusso di denaro dall’Italia per la Libia. Al tempo tutto era possibile. Il motivo era sempre quello di garantire il petrolio. Potrebbe essere stato anche un flusso di denaro dalla Libia all’Italia. Un’indagine su un fatto del genere, e un conseguente appunto, potrebbe essere stato compiuto sia dalla 1ª che dalla 2ª Divisione” (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 09.05.95).

Anche di tale attività nessun riscontro documentale é stato rinvenuto negli atti del Servizio, sia in quelli della 1ª Divisione che del Raggruppamento Centri.

Però, come si é già avuto modo di rilevare, Cogliandro, durante la gestione del S.I.S.MI da parte del generale Santovito, aveva con quest’ultimo un rapporto privilegiato e diretto. Le informazioni che assumeva Cogliandro non venivano trasmesse alla 1ª Divisione ma direttamente al generale Santovito. Pertanto venivano inviate con un protocollo informale e soltanto dopo la decretazione di Santovito alcune

informative assumevano la veste formale e pertanto venivano indirizzate alla 1ª Divisione; altre invece confluivano agli atti dell'archivio parallelo di cui si è già detto. Pertanto non è da escludere che le informazioni raccolte da Cogliandro su questa vicenda possano essere confluite in questo archivio parallelo.

Il generale Cogliandro ha affermato, inoltre, di essere a conoscenza “per scienza indiretta che c'era un velivolo libico con Gheddafi a bordo che doveva andare a Malta e che nel tentativo di abbatterlo avevano sbagliato obiettivo. Esecutori erano o americani o francesi. Tanto seppi dopo parecchi mesi. Non c'era però un'informativa”. (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 09.05.95).

L'affermazione di Cogliandro appare di rilevante interesse tenuto conto che proviene da un soggetto che, al tempo dei fatti e fino all'82, ricopriva un ruolo di non secondaria importanza nell'ambito del Servizio e da una articolazione del S.I.S.MI che può definirsi privilegiata nel campo della ricerca delle informazioni. Purtroppo il fatto che la notizia non sia stata trasfusa in una informativa - almeno questo è ciò che ha affermato l'ufficiale - incide negativamente sulla ricerca della verità e getta un'ombra di sospetto sulle attività del Servizio, in quanto una notizia di tale gravità sicuramente avrebbe meritato di essere trasfusa in una nota informativa e comunicata agli organi inquirenti.

Cogliandro ha ricordato di aver commentato la notizia nell'ambito del Servizio e di averne riferito direttamente a Santovito che, però, non le dette importanza (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 17.05.95).

L'ufficiale, inoltre, ha riferito: “dopo qualche tempo, esaminando i fatti e a titolo di collaborazione, avanzai tre probabili ipotesi ai fini dell'attivazione dei miei Centri: 1° inconveniente di carattere tecnico; 2° attentato terroristico a matrice indefinita; 3° altra causa. Detta causa poteva essere collegata all'attività terroristica libica in direzione dell'Europa e, come detto sopra, in direzione dell'Italia, come rivalsa dell'asilo concesso agli oppositori. I centri CS del Raggruppamento non fecero pervenire utili informative” (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 09.05.95).

Anche di quanto detto nessun riscontro documentale è stato rinvenuto tra gli atti acquisiti presso il Raggruppamento Centri. Si deve pertanto ritenere che le eventuali attività poste in essere da Cogliandro sulle ipotesi riferite siano state svolte informalmente e siano poi confluite nell'archivio parallelo, in cui risultano essere state distrutte anche le pratiche relative al DC9 ed al MiG libico.

Indipendentemente dal giudizio da darsi su queste attività e l'archivio parallelo che ne derivò - su cui è già stato operato stralcio - si deve

affermare a conclusione che, avendo Cogliandro riferito sia l'origine delle informazioni in suo possesso che la loro destinazione, non può essere esercitata nei suoi confronti l'azione penale.

3. Coltelli Claudio.

Nell'80, al tempo del disastro di Ustica, con il grado di maggiore, era Capo della Segreteria del 2° Reparto dello SMA. Il 27.06.80 era sicuramente in servizio, in orario d'ufficio cioè dalle 08.00 alle 16.00.

La sua vicenda giudiziaria nell'inchiesta segue di pari passo quella di Piccioni Adriano, sia per la sua chiamata in causa, sia perché anch'egli appartenente al SIOS afferma contrariamente al vero che il 2° Reparto non fu assolutamente coinvolto nella vicenda del DC9, così da determinare nei suoi confronti indizio di falsa testimonianza.

A diversa conclusione, rispetto al Piccioni, deve però pervenirsi sulla sua responsabilità, in quanto nel corso dell'istruttoria emergeva che egli all'epoca dei fatti non faceva più parte del 4° Ufficio del SIOS, ma era Capo della Segreteria e pertanto svolgeva funzioni logistiche e non più operative, e comunque non più di contatti diretti con gli Addetti aeronautici stranieri.

Come per il Piccioni gli elementi di prova per attribuire al Coltelli l'indizio di falsa testimonianza scaturivano dalle dichiarazioni del Coe sui contatti intercorsi nei giorni immediatamente successivi al disastro tra l'ambasciata americana e il 4° Ufficio del SIOS; in effetti il Coe faceva anche il nome del Coltelli come di una delle persone con cui probabilmente ebbe rapporti.

Coe Richard (addetto aggiunto all'ambasciata statunitense di Roma, il cui nominativo veniva dapprima indicato nel libro di Gatti "Rimanga tra noi" e successivamente in un'intervista, del giornalista della RAI De Angelis Massimo) sentito su rogatoria il 10.03.92 riferiva che all'ambasciata era pervenuta una telefonata da una non meglio identificata Autorità italiana con cui venivano informati dell'incidente del DC9 Itavia; che di conseguenza l'ambasciatore aveva organizzato un gruppo di lavoro, per la ricerca di notizie utili alla ricostruzione dell'incidente, notizie che poi fornirono all'AM. Il 2° reparto era il corrispondente abituale in questi casi, in particolare il 2° e il 4° ufficio. Tra le persone con le quali ricordava di essere stato in contatto i capitani Piccioni e Coltelli.

Nel corso degli interrogatori avanti a questo GI il Coltelli dichiarava di aver conosciuto l'Addetto aeronautico statunitense Bianchino, che aveva

preso servizio nel 79. Conosceva anche Richard Coe, che aveva il grado di capitano ed era il cognato di Biankino, nonché Addetto aeronautico aggiunto. Escludeva di aver parlato con costoro di Ustica per ragioni di ufficio. Escludeva di aver telefonato all'ambasciata USA per sapere se vi erano presenze americane nella zona di Ustica. I rapporti con l'ambasciata americana erano tenuti dal 4° Ufficio competente per i rapporti con gli addetti militari.

Non era lui l'interfaccia di Biankino né di Coe. Costoro facevano riferimento direttamente al Capo del 2° Reparto cioè al generale Tascio o all'Ufficio degli addetti militari stranieri. In merito all'esame del MiG libico riferiva che le Autorità statunitensi designarono per l'esame dell'aereo caduto in Calabria un esperto di cui non ricordava il nome. I contatti con queste persone venivano tenuti dal 2° Ufficio, quello competente per le situazioni.

L'indiziato riferiva inoltre che all'epoca dei fatti era Capo Segreteria del SIOS 2° Reparto, con la qualifica di maggiore e che pertanto non era l'interlocutore diretto dell'ambasciata americana.

Alla luce di quanto sopra appare evidente che il riferimento fatto dal Coe al Coltelli in sede di rogatoria appare frutto del ricordo di pregressi rapporti avuti con il Coltelli prima della vicenda di Ustica.

Ne consegue che non deve promuoversi alcuna azione penale nei suoi confronti.

4. Curci Salvatore.

Curci, al tempo dei fatti, con il grado di capitano rivestiva l'incarico di Vice Direttore del Centro CS di Bari, organicamente dipendente dalla 1ª Divisione del S.I.S.MI. In assenza del titolare - maggiore Antonicelli Matteo che si trovava in licenza, dalla quale sarebbe rientrato il giorno successivo riassumendo il Comando del Centro - il Curci risulta il firmatario della lettera n.5305 datata 29 luglio 80, con cui veniva trasmessa alla 1ª Divisione la documentazione acquisita presso il 3° ROC di Martina Franca, relativa all'incidente del DC9 Itavia.

Il medesimo risulta, inoltre, aver redatto, in ottemperanza a richiesta telefonica pervenutagli la sera del 26 ottobre 89 dal Direttore della Segreteria della 1ª Divisione, una "dichiarazione" sui fatti in argomento. Dichiarazione che, unitamente a quella del maresciallo Maraglino, trasmette alla Divisione richiedente con foglio n.5539/322/04.BA datato 30 ottobre 89

del Centro CS di Bari. Nella relazione entrambi facevano riferimento alla richiesta e relativa acquisizione di dati relativi al DC9 Itavia. Nessun riferimento, invece, facevano alla richiesta e acquisizione di dati relativi al MiG libico.

Le dichiarazioni rese dall'indiziato sono state ritenute reticenti, in quanto egli non ha saputo o non ha voluto indicare il nome del funzionario della 1ª Divisione che aveva richiesto telefonicamente i tracciamenti radar del DC9 Itavia. Allo stesso modo ha negato di aver ricevuto, sempre dal funzionario della 1ª Divisione, un'ulteriore richiesta di tracciamenti radar riferiti questa volta al MiG libico.

E' stata già descritta la singolarità delle due acquisizioni ed il contesto in cui le stesse sono state richieste.

Curci, sentito una prima volta, fornisce dichiarazioni menzognere. Afferma di aver soltanto fatto richiedere a Martina Franca - tramite il maresciallo Maraglino - la documentazione relativa al DC9 Itavia e non anche quella relativa al MiG libico. Precisa di aver inviato una seconda volta Maraglino a Martina Franca, ma soltanto per chiedere i tracciati in "chiaro". Presume che sia stato Notarnicola l'autore della prima richiesta telefonica, ma ciò deducendo dalla missiva di Bari che a questi era diretta, e che forse era stato Angeli l'interlocutore della seconda telefonata con la quale venivano richieste le modalità di trasmissione. Infine dopo aver asserito di aver lui stesso redatto l'appunto in cui si faceva riferimento alla acquisizione da parte della Guardia di Finanza dei dati sul DC9, afferma di ritenere che la trasmissione dei tracciamenti radar relativi al MiG sia stato un errore di Martina Franca, in quanto le richieste di Maraglino concernevano soltanto il DC9 (v. esame Curci Salvatore, GI 15.03.93).

L'inattendibilità di Curci é ben palese sin da questa sua prima dichiarazione. Egli non ha voluto indicare i reali autori delle richieste telefoniche dei tracciamenti radar. Già nella dichiarazione interna dell'89 scriveva di non ricordare le generalità del funzionario della 1ª Divisione che gli aveva rivolto le richieste. Ha escluso addirittura che siano stati richiesti dati del MiG libico, attribuendo l'acquisizione ad un mero errore di Martina Franca. Ed invece é stato accertato il contrario.

Egli insisterà su questa versione anche in un ulteriore esame, nel corso del quale la sua reticenza risulta evidente in quanto continua a sostenere di non aver richiesto i tracciamenti del MiG nonostante i chiari riferimenti che si rilevano nella missiva del 30 luglio (v. esame Curci Salvatore, GI 14.07.93)

E' peraltro oramai provato che la 1ª Divisione aspettava, con la missiva del 30 giugno, i dati del MiG libico, tant'è che Masci quando li

esamina nota immediatamente la difformità degli orari riportati sulla missiva “dalle 10.30 alle 11.30” con quelli invece indicati negli allegati plottaggi “dalle 08.30Z alle ore 09.30Z”, incorrendo così nell’errore di confondere l’orario locale con quello zulu. Se Masci avesse aspettato la documentazione in chiaro del DC9, avrebbe subito notato dall’orario che si trattava di evento diverso. Tra l’altro la conferma che invece Curci aveva richiesto i dati del MiG, ma nel quadro di accertamenti sulla vicenda del DC9, sta nel contenuto dell’appunto allegato alla missiva del 30 luglio, con il quale la 1^a Divisione viene portata a conoscenza dell’acquisizione da parte della Guardia di Finanza della “copia della nota carta concernente i ritrovamenti dei relitti in connessione con l’incidente occorso al DC9 Itavia il 27 giugno 80”.

Curci, presentatosi spontaneamente, ritrae parte di quanto dichiarato in precedenza. In particolare, nel ricostruire la vicenda asserisce che il 29 luglio, dopo aver acquisito tramite il maresciallo Maraglino i tracciamenti radar del DC9 Itavia, e aver rilevato che gli stessi si presentavano sotto forma di numeri e lettere incolonnati, ha telefonato al segretario della Divisione, dottor Angeli, al quale riferiva su come si presentavano i tracciamenti acquisiti. Quest’ultimo gli avrebbe risposto di attendere istruzioni. La sera stessa - aggiunge - avrebbe ricevuto la telefonata sempre dallo stesso Angeli, il quale, tiene a precisare, fu il suo unico interlocutore. Questi gli disse di inoltrare il materiale nella forma in cui si trovava, aggiungendo di chiedere al 3^o ROC anche il tracciato del MiG libico, “ma in chiaro, proprio come forma di contrapposizione alla mia precedente informazione” (v. esame Curci Salvatore, GI 15.07.93).

La dichiarazione di Curci, da un lato dà conferma del fatto che la 1^a Divisione effettivamente richiese i dati del MiG libico, dall’altro però, l’indicazione in Angeli, come la persona che effettuò la richiesta, dà aditi a perplessità. Va premesso che Angeli alla data del 29 luglio non aveva ancora assunto la funzione di Capo della Segreteria della 1^a Divisione, incarico che assumerà dal 1 agosto 80. E’ pur vero, però, che in quel mese affiancava il funzionario uscente. Angeli esclude di essere stato l’autore della telefonata a Curci. Egli evidenzia come la vicenda sia stata seguita soltanto dai funzionari della 3^a sezione. Effettivamente, sia le minute degli appunti che la telefonata di chiarimento con Antonicelli, sono effettuate da Masci. Angeli aggiunge di non riuscire pertanto a comprendere per quale motivo egli, estraneo alla sezione, avrebbe dovuto compiere un atto, “per di più non nella pienezza dei suoi poteri” (v. esame Angeli Giorgio, GI 01.10.97).

Va segnalato, tuttavia, che in una copia della nota del Centro CS di Bari del 29 luglio, priva di timbri, si rileva un’annotazione di pugno di

Angeli che attesta la visione della missiva da parte del Direttore di Divisione alla data del 29 luglio. Vi é però altra annotazione, questa volta di pugno di Alloro, che reca “Cap. Masci sa tutto - 29/7”. Da ciò si può dedurre che é Masci il punto di riferimento e non Angeli come invece ha tentato di far credere Curci.

Quale pertanto la ragione del coinvolgimento di Angeli? E' lo stesso Curci a fornire la risposta. Chiestegli le ragioni dell'improvviso ricordo della circostanza relativa alla acquisizione dei tracciamenti radar del MiG riferita nel corso della testimonianza del 15 luglio 93, afferma che il giorno precedente, dopo la testimonianza, si era recato dal suo Direttore di Divisione, colonnello Lombardo, al quale aveva rappresentato la situazione in cui si era venuto a trovare (v. interrogatorio Curci Salvatore, GI 04.12.96).

Appare, pertanto, alquanto singolare che il preciso riferimento ad Angeli avvenga soltanto dopo il colloquio di Curci con Lombardo, cioè con l'ufficiale, la cui sezione risulta aver gestito tutta la vicenda relativa all'attivismo. Non é da escludere che il riferimento ad Angeli, ufficiale di cui é nota la funzione svolta come consulente per la Commissione Stragi, possa essere nato dalla contrapposizione che vi era tra i colonnelli Lombardo e Notarnicola. Basti ricordare l'allontanamento di Ferretti e Antonicelli, dai Centri CS di Bologna e Bari, voluto e richiesto da Lombardo a Martini, perché accusati di essere stati troppo vicini a Notarnicola (v. dichiarazioni Saccone Umberto, GI 24.09.97 e Antonicelli Matteo, GI 08.10.97).

Ma il comportamento reticente di Curci emerge anche da un'altra circostanza. Come si é già rilevato in altra parte anche Maraglino fornisce nelle prime dichiarazioni la stessa versione di Curci. Ma nella perquisizione domiciliare eseguita a suo carico é stata rinvenuta un'annotazione manoscritta concernente un colloquio con Curci: “Vedi se é possibile avere i tracciati del MiG libico - ma in chiaro”.

Maraglino ha dichiarato che l'annotazione era stata scritta nel corso di una telefonata ricevuta da Curci, nel corso della quale questi gli indicava cosa dovesse dire al magistrato qualora fosse stato chiamato a testimoniare. La frase come si può ben vedere coincide con quella riferita da Curci nel corso della presentazione spontanea del 15 luglio 93. Frase che Curci attribuisce ad Angeli. Maraglino nell'interrogatorio aggiunge un'altra importante circostanza, riferendo che anche le dichiarazioni richiestegli nell'89 furono redatte sulla base di circostanze che gli erano state riferite da Curci (v. interrogatorio Maraglino Cosimo, GI 25.10.96).

Curci esclude di aver aiutato Maraglino nella redazione delle dichiarazioni richieste dalla Centrale nel 1989. Non ricorda peraltro neanche

una visita fatta il 13 dicembre 88, al Capo del 3° Reparto del S.I.S.MI, generale Fiorito De Falco, così come risulta dall'agenda sequestrata a quest'ultimo. Aggiunge, comunque, "Però, d'altra parte se c'è un'annotazione ci sarò andato" (v. interrogatorio Curci Salvatore, GI 04.12.96).

Posto a confronto con Maraglino, l'atto non sortisce effetto migliore. Maraglino conferma le proprie dichiarazioni. Curci invece nega di aver suggerito a Maraglino la frase da dire al Magistrato qualora fosse stato chiamato a testimoniare. Nega anche di aver suggerito a Maraglino cosa scrivere nella dichiarazione interna (v. confronto Curci/ Maraglino, GI 04.12.96).

Sono stati già rilevati i due significativi episodi, riscontrati cartolarmente e al di là di ogni ragionevole dubbio collegati finalisticamente all'obiettivo di verificare le voci che si erano diffuse ad "alto livello". Curci é sempre stato al corrente sia delle motivazioni che lo spinsero a richiedere i due tracciamenti radar (DC9 e MiG23) sia delle generalità del funzionario della 1ª Divisione che li richiese. Curci, però, anzichè fornire la dovuta e doverosa collaborazione all'AG, prima dichiara falsamente di avere soltanto trasmesso i tracciati del DC9, poi, messo alle strette, e di fronte alla non plausibilità delle proprie dichiarazioni, finisce per ammettere di aver trasmesso anche i dati del MiG, ma sempre su richiesta della 1ª Divisione. Indi additava in Angeli il suo unico interlocutore sulla vicenda. Divenuto indiziato continua a negare di aver riferito a Maraglino la frase da dire al Giudice. Nega infine di aver "aiutato" Maraglino a redigere le dichiarazioni richieste dalla Centrale, in cui omette, e pertanto fa omettere, di inserire alcun riferimento alla acquisizione anche dei dati del MiG libico.

Pur dinnanzi a tale comportamento processuale, devono però tenersi in conto le ritrattazioni della presentazione spontanea del 16 luglio 93 e il fatto che le restanti condotte non sono supportate da sufficienti prove. Ragion per cui deve dichiararsi, in adesione alle richieste del PM, non doversi promuovere l'azione penale.

5. Ferracuti Sandro.

Ferracuti attualmente è generale di Squadra Aerea dell'AM. Nel 1980 fino alla data del 10 luglio è stato effettivo al 4° Reparto - Logistico- dello SMA. Dal 10 luglio 80 al 3 settembre 80 con il grado di colonnello ha svolto un periodo di affiancamento con il parigrado Brancaleoni, per il Comando

della Base di Gioia del Colle, della quale assumeva il Comando in data 4 settembre 80, restandovi fino al settembre 81. Dall'81 all'85 ha prestato servizio presso il 6° Reparto dello SMA. Dall'85 all'87 ha tenuto il Comando del 3° ROC di Martina Franca. Dall'87 al 91 quello del 3° Reparto dello SMA. Dal 91 al 94 ha ricoperto l'incarico di Addetto aeronautico a Washington. Dal 94 al 95 è stato Vice Comandante della 2ª Regione Aerea. Dal 95 fino agli inizi del 98 ha retto l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore.

Il Ferracuti è stato indagato per i reati di falsa testimonianza e favoreggiamento personale con riferimento al ruolo svolto nella vicenda del MiG libico quale Presidente della Commissione mista italo-libica, che, costituita pochi giorni dopo la scoperta del MiG sulla Sila, concluse attribuendo la causa del sinistro a malore del pilota, ed affermando che la rotta seguita dal pilota era compatibile con quella indicata dalle Autorità libiche. Per tale motivo è stato, nel corso degli anni, più volte interrogato da questo GI.

Il 3.10.90 riferiva che le fotografie allegate alla documentazione tecnico - formale erano solo una parte di quelle scattate durante l'indagine; le altre probabilmente le avevano i Carabinieri, il 2° Reparto dello SMA e il 32° Stormo di Brindisi. Circa l'ipotesi sulla rotta seguita dal MiG libico, questa sarebbe stata, come desunto dalle dichiarazioni dei libici e dalle registrazioni del Flight Recorder, Bengasi, un giro a Sud (che sarebbe stato quello di esercitazione), quindi la Calabria.

Inoltre riferiva che il Flight Recorder dell'aeroplano, era stato estratto ed esaminato presso il Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare. Dal Flight Recorder erano stati desunti i parametri di volo per circa 80 minuti, dopo di che si era avuta una interruzione del trascinamento, di cui non era stato possibile determinare la durata. In seguito il trascinamento era ripreso e per circa 10 secondi era stato di nuovo possibile avere dati attendibili. Dopo di che i dati avevano perso di attendibilità, perché la pellicola era stata rovinata durante l'estrazione. Nel Flight Recorder in questione non erano registrati né i dati di prua né la data. Non conosceva i Flight Recorder del MiG né di altri aerei militari. I libici probabilmente non erano presenti alla interpretazione dei dati del Flight Recorder; avevano però fornito elementi per poter correttamente interpretare o confermare l'interpretazione dei dati. Le registrazioni radio erano state portate dai libici. Le registrazioni concernevano le comunicazioni tra il guida-caccia a terra a Benina e la formazione. Le parti omesse, quelle indicate cioè con la sigla "restricted operational data" non sapeva dire a cosa si riferissero; presumeva che si trattasse di comunicazioni relative all'esercitazione. Non era stato possibile

stabilire il punto d'impatto; tuttavia esso era avvenuto sicuramente a monte dei rottami principali. La prua, al momento dell'impatto, non era stata rilevata e l'impatto era avvenuto con il muso. Dopo l'impatto l'aereo si era diviso in vari tronconi, che erano rotolati a valle. Il Flame-out, stante la configurazione del velivolo, doveva essere avvenuto nell'area di caduta del MiG. Il velivolo non aveva serbatoi supplementari, né erano risultate evidenze di uno sgancio di serbatoi. I libici non erano mai andati da soli a Castelsilano e si era sempre lavorato congiuntamente. Non sapeva se il Flight Recorder fosse stato restituito; nè tanto meno se qualche parte dell'aereo fosse stata conservata presso l'AM.

Sempre secondo il Ferracuti sulla parte fissa del MiG vi era il pylon utilizzabile per l'armamento, un pylon non idoneo cioè a portare carburante perché si trattava di un pylon dry, che a differenza del pylon wet non aveva le tubazioni necessarie a trasferire carburante da un serbatoio dall'esterno all'interno. Per il missile invece erano necessarie altre parti metalliche, i Launcher, che su quel MiG non erano presenti. Non ricordava perché tali considerazioni non fossero state esplicitate nel documento finale della Commissione.

Esaminato di nuovo in data 14.11.90, dichiarava che la traiettoria del MiG, era stata dedotta dalla disposizione dei rottami del velivolo, dall'orientamento del costone e dalle testimonianze; ed inoltre che nel velivolo vi era anche un indicatore di prua che segnava approssimativamente il Nord. Non era stato possibile tuttavia rinvenire alcuna evidenza del primo impatto; al momento dell'urto il pilota automatico non poteva essere in funzione, perché esso si disinseriva al momento dell'interruzione dell'alimentazione. La rotta era stata anche determinata in base a quanto dichiarato dai libici, che avevano anche fornito un tracciato radar da cui appariva una rotta 340. All'epoca si era fatto anche il calcolo dell'autonomia sulla base dei soli serbatoi interni; dal Flight Data Recorder si era rilevato che il motore era spento. Il Ferracuti riferiva che la Commissione da lui presieduta aveva preso in considerazione anche il fatto che il MiG avesse percorso un lungo tratto insieme ad un gregario, e che questi fosse dovuto tornare indietro per mancanza di carburante. Ma aggiungeva che l'autonomia dipendeva da molte circostanze, in particolare dalle modalità di volo. Secondo lui, con 1400kg di carburante un aereo di quelle caratteristiche avrebbe dovuto avere circa 40 minuti di autonomia di volo rettilineo e ad alta quota. Però la Commissione aveva rilevato dal registratore che l'aereo aveva volato per almeno 80 minuti; la registrazione poi si era fermata e pertanto non si era potuto affermare con certezza quanto tempo in più l'aereo avesse volato. Nelle conclusioni dell'inchiesta si

affermava che certamente l'incidente era avvenuto dopo le ore 11.14, tenuto conto dell'orario di decollo fornito dai libici. Le testimonianze raccolte sul luogo di caduta, sempre secondo il Ferracuti, più o meno attendibili circa la direzione del velivolo, ponevano invece l'impatto in orario 10.30-11.00. Testi però che non possedevano orologi. Il Ferracuti riteneva più probabile la tesi di un malore che quella di una morte in volo, in quanto il pilota non si era diretto verso un aeroporto, non aveva contattato un controllore di traffico aereo, e, infine non si era lanciato con il paracadute. I libici alla contestazione della Commissione che li ammonivano per non aver portato il materiale relativo alle registrazioni TBT e bordo-bordo in possesso delle competenti autorità libiche, si erano appellati al fatto che trattavasi di notizie coperte da segreto. Il teste riferiva infine di non aver visto il paracadute né in loco né a Ciampino. La bombola di ossigeno era stata invece esaminata.

In data 23.05.94, affermava di essere, all'epoca del disastro del DC9, già stato assegnato a Gioia del Colle. Dai primi di luglio, aveva raggiunto la base per i due mesi di sovrapposizione, perché doveva assumerne il Comando ai primi del mese di settembre. Era stato avvertito dal proprio comandante colonnello Brancaloni della caduta di un aereo in Calabria e della sua decisione di raggiungere quel sito, in considerazione del fatto che la Sila era nella giurisdizione aeroportuale di Gioia del Colle. Con un velivolo dello Stormo, un P-166, erano atterrati a Crotone e da qui con un'auto dell'AM o dei CC. avevano raggiunto il luogo dell'incidente, ove dall'alto di un costone vide gente che si adoprava per portare su il cadavere. Era sera, poco prima dell'imbrunire. Sul posto vi erano lui e Brancaloni. Non ricordava la presenza del generale Tascio. Ricordava di certo, di aver visto il generale Tascio il giorno dopo nei pressi della zona dell'incidente in quanto imbarcati insieme su un elicottero dei Carabinieri. Non ha ricordato se fosse già sul posto il tenente colonnello Smacchia; sicuramente l'aveva incontrato in quei giorni. La sera in cui arrivarono, vide alcuni reperti appartenenti all'aereo e al pilota custoditi in una caserma dei CC. o nella sede comunale. Ricordava di una cartina malandata con sopra tracciata una nota a mano. La rotta riguardava un'area circostante Bengasi, Golfo della Sirte e la Cirenaica. La grandezza era quella di un foglio. Non vi erano cartine dell'Italia. Non ricordava la circostanza riferita dal teste Di Caro secondo la quale costui gli avrebbe consegnato una cartina di navigazione ed altri oggetti. Non ricordava di aver incontrato né Di Caro né Pierotti; rammentava soltanto i marescialli Linguanti e De Giosa.

Riferiva, inoltre, di non aver mai intrattenuto rapporti con gli Americani; questi erano presenti probabilmente tra il 19 ed il 24, forse erano due, in borghese, accompagnati da personale del SIOS. Non aveva mai

invitato gli ufficiali e i sottufficiali a mantenere il segreto, nè tantomeno il segreto di Stato come riferito dal Di Caro, anche perché vi era sul posto un suo superiore il colonnello Brancaloni e sarebbe spettato eventualmente a lui dare una disposizione del genere. Ricordava di aver visto una fotocinematragliatrice, ma non sapeva precisare se fosse stato a Castelsilano o al SIOS. Nel corso del verbale gli venivano mostrate copie di uno schizzo topografico in cui apparivano delle scritte in arabo e delle frecce, ma affermava che non si trattava della cartina geografica vista da lui nelle mani dei Carabinieri il 18 luglio 80; inoltre gli veniva mostrata fotocopia parziale della carta di navigazione aerea rinvenuta sul posto ed acquisita al SIOS; ma non riusciva a stabilire se e quale delle due vide nelle mani dei Carabinieri quella sera, probabilmente nella sede della locale Stazione. A quel tempo non si era posto assolutamente il problema della data di caduta dell'aereo. Aveva visto il cadavere, ma non ricordava di commenti sullo stato in cui si trovava o sulla nazionalità di esso.

In data 16.07.96 questo GI emetteva un decreto di perquisizione nei suoi confronti. La perquisizione venne eseguita in data 18.07.96 sia presso gli uffici dello SMA che nell'abitazione del Ferracuti, da personale dei CC. del Reparto Operativo, personale della GdF. e della DCPD.

In data 05.12.96 ebbe luogo l'interrogatorio sulle attività da lui svolte al riguardo dell'evento Ustica. Egli riferiva che all'epoca era allo SMA al 4° Reparto, ed aveva competenza dell'ammodernamento (e non ammortamento come erroneamente verbalizzato) dei sistemi degli aeroplani. Riferiva di non essere stato coinvolto nella vicenda di Ustica; rammentava che tra l'85 e l'88, quando era Comandante presso il ROC, un Capitano dei CC. aveva interrogato in quella sede alcune persone ma non in sua presenza. Non era stato interessato a tale vicenda di Ustica nè nel periodo in cui era a Washington, né quando aveva ricoperto l'incarico di Sottocapo di SMA.

In merito alla ricerca di materiale cartaceo e nastri effettuata a seguito di decreti della Magistratura nel periodo in cui era Comandante del 3° ROC, questi riferiva di avere probabilmente ricercato per conto della Magistratura atti o documenti, ma non ricordava fatti specifici.

In data 13.12.96, interrogato nuovamente gli veniva mostrata un'agenda sequestrata presso la sua abitazione relativa agli anni 87-88. Si chiedevano spiegazioni di alcune frasi. In primo luogo la frase "Convocato Pollice e Di Natale comunicato che loro sono membri!!!". A tal proposito riferiva che in una riunione il Sottocapo aveva stabilito di approfondire tutti i vari temi che erano emersi, relativi ad Ustica, per verificare che si stesse rispondendo puntualmente a quanto veniva richiesto. Il colonnello Pollice era stato incaricato per questa ragione di formare un gruppo di lavoro per

l'analisi di tutte le tematiche che erano relative al fatto di Ustica. Il gruppo presieduto da Pollice era composto da questi e da Di Natale; non ricordava altri nomi, ma supponeva che in tutto fossero dalle quattro alle sei persone, probabilmente del 2°, 4° e 6° Reparto. Non aveva partecipato alla redazione della relazione finale, nè l'aveva letta prima che fosse presentata al Sottocapo; non ricordava se l'aveva vista in un momento successivo.

Si analizzava poi la frase alla pag.73 dell'agenda dell'88 "generale Bartolucci il MiG era armato? Non ricordava altro che il cannone, peraltro ritrovato solo in un secondo tempo dai Libici. Poteva fare andata e ritorno? Forse sì ma in high, high, high, high". In merito il Ferracuti riferiva che alle domande di Bartolucci aveva risposto che il cannone – che era stato trovato in un secondo tempo dai Libici, forse all'atto della rimozione del relitto – era stato scoperto a fine inchiesta nella fase di recupero, i primi o la metà di settembre. Alla domanda "se poteva fare andata e ritorno", aveva risposto che sarebbe stato possibile se avesse volato per tutto il percorso ad altissima quota, più o meno a 36-37-38 mila piedi, ma solo per l'"andata".

Si prendeva quindi in esame la frase "Quesiti del Ministro, copia nastro". Su di essa il Ferracuti rispondeva che anche in questo caso probabilmente si trattava di una verifica sulle richieste del Giudice Istruttore, sulle relative risposte e di quali quesiti avesse fatto il Ministro; in relazione a "copia nastro" non sapeva dare una spiegazione riferendo di non saper dire a quale nastro ci si riferisse, ma affermando di non aver mai visto alcun plottaggio di alcun nastro del DC9. Sempre in relazione ai nastri vi erano state delle riunioni con il generale Meloni, ma non ricordava chi vi avesse partecipato nè chi si interessasse dei nastri, ma comunque non vi erano presenti nè il generale Pugliese nè altro rappresentante dell'ITAV.

Si analizzava infine l'annotazione "Iannoni Giordo. Trittico del DC9 15". Il Ferracuti spiegava che "trittico del DC9 15" stava per la vista schematica, di fianco, di sopra, e di fronte all'aereo. Probabilmente si trattava di una richiesta di Iannoni - ma più precisamente era il già noto Annoni - che forse era della Commissione Pratis. Ad una di queste riunioni avrebbero partecipato Meloni, Giordo Capo del SIOS, ed il Ferracuti Capo del 3° Reparto.

In data 03.01.97 l'interrogatorio ebbe ad oggetto le annotazioni riportate nelle agende del Ferracuti degli anni 88, 89, 90. Iniziando da quella dell'88, ove erano segnate note concernenti Ustica, il Ferracuti rispondeva che in quel periodo era Capo del 3° Reparto, Piani e Operazioni, e ribadiva che per quanto riguardava Ustica si era occupato solo di reperire la documentazione richiesta. Riferiva inoltre che vi era stato un incontro presso

il Ministero della Difesa, nell'ufficio del Capo di Gabinetto, che in quel periodo era forse Incisa Di Camerana.

Gli venivano poi mostrate alcune frasi riportate sull'agenda sotto la data del 13 giugno 88 "OK incisa X Ustica" "OK elenco documenti dati a Stato Maggiore Difesa a Milani con lettera". In merito a tali annotazioni riferiva che probabilmente era stata trasmessa per lettera della documentazione allo SMD ove prestava servizio il Milani, di cui però non rammentava l'incarico preciso. In merito alla frase "Trasporto UK per DC Ustica tale", riferiva che si trattava di una richiesta di trasporto avanzata dal prof. Blasi, Presidente dei periti per andare nel Regno Unito.

Si passava ad analizzare l'agenda dell'89, in cui sotto la data del 31 Gennaio vi era riportata "OK Capo Comm.ne Ustica VI Reparto". In merito non sapeva dare spiegazioni. In merito a chi era "Fulci", riferiva che si trattava di un Ambasciatore, che probabilmente era a Bruxelles come rappresentante italiano presso la NATO ed era stato investito dal problema relativo all'esigenza di trasferire il 401° Stormo statunitense da Torrejon (Spagna) in Italia. Era una vicenda gestita presso la NATO. Si analizzava quindi la frase "MiG23 Libico" – "F5 Tunisino". Il generale riferiva che quell'annotazione riguardava la vicenda dei missili a Lampedusa. L'Aeronautica pattugliando la zona, aveva dapprima intercettato un F5 risultato poi tunisino, e poi un velivolo in un primo momento identificato come MiG23, e poi riconosciuto come un Tornado dello Stormo di Gioia del Colle.

Veniva presa successivamente in considerazione la frase riportata sotto la data del 18 agosto "Fax da Ug, richiesta NBC da Ug per Ambasciata USA. Visto dal Sotto Capo. Urgente al IV Reparto Smciel per risposta" "Il ufficio Farmid 18.08.80". Ferracuti escludeva che si riferissero, quelle annotazioni, alla vicenda di Ustica.

Sulla frase "Richiesto notizie su galleggiabilità DC9 per sottocapo II e IV ufficio. Personalmente chiesto invio da 31° Stormo di parte manuale di volo relativo all'ammarraggio" riferiva che si trattava di ipotesi fatte sulla stampa, sulla possibilità o meno che il DC9 avesse galleggiato, in conseguenza delle quali era stato richiesto al 31° Stormo, che era dotato di DC 9, il relativo manuale di volo.

Sull'annotazione "No Ustica", il Ferracuti asseriva che il contenuto di essa si riferiva alla preparazione di una visita di un Ministro della Difesa quando egli era Addetto a Washington nel 93. Si trattava di un colloquio con l'altra parte per redigere l'agenda dell'incontro. In merito alla frase "No Ustica", secondo il Ferracuti, si trattava delle indicazioni provenienti

dall'Italia, probabilmente indicate dal Ministro, forse l'on. Fabbri, anche se lui aveva contatti soltanto con il Capo di Gabinetto Aragona.

L'interrogatorio continuava su domande relative ad una serie di documenti prodotti dal 3° Reparto durante il periodo di suo comando. Si trattava di documenti su Ustica, da lui firmati, o dal colonnello Volpi Furio del 4° Ufficio, Sicurezza al Volo.

Al generale veniva altresì contestata la relazione sulla caduta del MiG23 libico, redatta dalla Commissione italo-libica da lui presieduta, i cui risultati apparivano nelle parti di maggior rilievo, in contrasto con i risultati della perizia d'ufficio, in particolare sull'autonomia di volo del velivolo. Il Ferracuti non sapeva dare risposta, ma affermava di ritenere che il pilota avesse messo in atto un tentativo di fuga, comportandosi però poi in modo contrario a qualsiasi pilota cosciente.

A conclusione si deve affermare che il Ferracuti non è stato in grado di dare risposte esaurienti e convincenti sulla sua attività nell'ambito della Commissione italo-libica, nè sulle stesse sue annotazioni nelle agende personali. Si deve però puntualizzare come ha fatto il P.M., che per i presunti fatti di falso ideologico e soppressione di documenti concernenti la sicurezza dello Stato, attinenti l'attività della Commissione, il Ferracuti è stato già indagato in separato procedimento (n.4320/96R) avviato col nuovo rito, conclusosi con la richiesta di archiviazione in data 22 dicembre 97, perché il fatto non sussiste. Sulla base delle considerazioni di quelle richieste si deve procedere anche all'archiviazione per i reati di falsa testimonianza e favoreggiamento.

In effetti anche se molte delle conclusioni cui perviene la Commissione italo-libica non sono da stimare condivisibili, si deve ritenere che i membri della Commissione, almeno da parte italiana, da un lato hanno espresso le loro valutazioni sulla base dei pochi elementi allora disponibili e d'altro lato non hanno (ivi compreso il Ferracuti) partecipato a concreti atti d'indagine, neanche informale, prima che venisse costituita la Commissione e tantomeno si sono occupati della vicenda del DC9, sì che le errate conclusioni della Commissione non possono reputarsi ascrivibili alla loro mala fede.

In particolare, per ciò che attiene la posizione del Ferracuti, il motivo di "sospetto" desumibile dalla circostanza per cui egli, già in servizio allo SMA, era stato nominato Comandante della base di Gioia del Colle pochi giorni prima della scoperta del MiG libico e proprio in tale qualità nominato Presidente della Commissione (cioè che si potesse astrattamente adombrare che dopo la caduta del DC9 fosse stato inviato a Gioia del Colle per "gestire" la vicenda del MiG libico, impedendo connessioni con la caduta

del DC9) è stato superato, come indicato dal PM, con accertamento effettuato nel separato procedimento, dal rilievo per cui la destinazione del Ferracuti a Gioia del Colle era stata decisa prima della caduta del DC9 (anche se l'ufficiale vi prese materialmente servizio dopo il 27 giugno 80).

Pertanto nei confronti del Ferracuti non deve promuoversi l'azione penale. Le brillanti considerazioni a discolta formulate dalla difesa del Ferracuti sono superate da questa formula di chiusura sulla posizione dell'indiziato.

6. Livi Angiolo.

Livi, al tempo dei fatti con il grado di colonnello dell'Arma dei Carabinieri era il Comandante della Legione di Catanzaro, competente per territorio sulla località in cui venne rinvenuto il MiG23 libico.

Il ruolo di Livi assume importanza rilevante tenuto conto che sotto la giurisdizione della Legione da lui comandata, si trova, tra l'altro, la Compagnia di Crotone comandata dal capitano Inzolia. Questi, come è stato ampiamente rilevato in altra parte, è la persona che chiede notizie al maresciallo Malfa dell'aeroporto di S. Anna sul DC9 Itavia, la sera stessa del disastro. Lo stesso Inzolia è il primo ufficiale dell'Arma dei CC a intervenire sulla Sila nel luogo ove cadde il MiG libico.

Livi è stato ritenuto reticente giacchè non ha riferito quanto era a sua conoscenza sia sulle attività svolte da Inzolia subito dopo il disastro all'aereo dell'Itavia che sulla presenza del capitano Inzolia sul luogo del rinvenimento del MiG libico.

L'ufficiale ricorda di essersi recato sul posto ove cadde il MiG, ma non ha ricordato, invece, il nome dell'ufficiale dell'Arma che si recò sul posto. Esclude di aver dato incarico di raggiungere la località ad ufficiale da lui dipendente. Precisa che la decisione di inviare l'ufficiale sulla Sila venne presa dal Comandante di Compagnia.

Tale versione contrasta con quella riferita dall'allora comandante del Gruppo CC di Catanzaro, Del Monaco Augusto. Questi riferisce che la disposizione venne data dal Comando di Legione (v. esame Del Monaco Augusto, GI 13.03.91). Anche Inzolia conferma di aver ricevuto l'incarico dal colonnello Livi (v. esame Inzolia Vincenzo, GI 13.03.91).

Solo dopo aver preso atto delle dichiarazioni dei due ufficiali corregge la precedente dichiarazione, confermando quelle dei suoi collaboratori. Ha negato che la Legione si fosse occupata della caduta del DC9 Itavia così

come invece risulta dalla telefonata intercorsa la sera stessa del disastro tra il capitano Inzolia e il maresciallo Malfa.

Non può dirsi che esistano elementi per formulare imputazione. Si deve perciò dichiarare non doversi promuovere nei suoi confronti l'azione penale.

7. Lo Giacco Domenico.

Lo Giacco Domenico era nell'80 addetto al Nucleo Operativo presso il Reparto Operativo del Gruppo Carabinieri di Catanzaro con il grado di maresciallo. Intervenne in Castelsilano il giorno stesso del rinvenimento del MiG libico, facendovi ritorno in occasione dell'autopsia della salma del pilota.

Veniva escusso in data 18.03.91, 23.10.92, 04.10.94 e 11.10.94. Nel corso delle deposizioni riferiva di essere giunto sul luogo di caduta del MiG Libico intorno alle ore 16.00-16.30 del giorno 18.07.80. La notizia della caduta era pervenuta al Reparto Operativo di Catanzaro intorno alle ore 13.00. Con lui si recarono sul luogo del disastro il maggiore Di Monte, che comandava interinalmente il Gruppo, il brigadiere Cisaria e l'appuntato Rodi Pietro. Sul posto erano già presenti oltre a diversi curiosi, il maresciallo Raimondi di Crotone, e alcuni militari della Stazione CC. di Caccuri. Non ricordava la presenza del capitano Inzolia. Vennero scattate dal brig. Cisaria diverse fotografie, sia all'aereo che al cadavere.

Quel giorno non vide sul posto ufficiali dell'AM; solo a sera notava la presenza di un Ufficiale dell'AM in divisa che era con il colonnello dei CC. Livi, all'epoca Comandante della Legione di Catanzaro. Egli si calò nel burrone ove erano i resti dell'aereo e del pilota. Il cadavere si trovava in posizione supina, con il viso rivolto verso l'alto e le braccia semidistese; indossava la tuta di volo; uno dei guanti che indossava era strappato: nelle immediate vicinanze furono rinvenuti gli stivaletti ed il casco.

Tutto il materiale recuperato sul luogo venne portato alla Stazione CC. di Caccuri. Tra cui ricordava una cassetta di medicinali ed una carta geografica con un tracciato sopra; si trattava probabilmente di una carta di volo, in quanto vi erano riportate delle linee ad inchiostro rosso, ma non sapeva spiegare quali territori rappresentasse, probabilmente a suo parere l'Africa. Oltre al pomeriggio del 18.07.80 era ritornato sui luoghi il giorno successivo e qualche tempo dopo, in occasione di un sopralluogo di una delegazione libica.

Non interrogò nessuno. Il giorno dell'autopsia raggiunse nuovamente Castelsilano unitamente al maggiore Di Monte a bordo di un elicottero dei CC., portando l'occorrente per il rilievo delle impronte. Vi era il sospetto che l'aereo fosse pilotato dal famoso terrorista Carlos, e pertanto si decise di prelevare le impronte; prese parte anche all'autopsia, ma non scattò fotografie del corpo del pilota nè notò in esso larve. La pelle dei polpastrelli, dopo averla usata per i rilievi, la ripose nella bara. Non ricordava se successivamente fu presa in consegna da quelli dell'AM.

All'autopsia furono presenti due medici, il maggiore Di Monte e qualcuno che aiutava i medici; non vide altri ufficiali. Quando ci fu la riesumazione del cadavere del pilota libico, era presente un maresciallo dei CC. in servizio al S.I.S.MI di Catanzaro. Il suo cognome era Agostino o D'Agostino. Costui gli disse che i suoi superiori volevano sapere se il pilota fosse o meno circonciso; chiese anche se era possibile avere le impronte digitali del pilota, al fine di una sua eventuale identificazione. Dopo il rilevamento sulle strisce sensibilizzate, portate con sè da Catanzaro, consegnò a quel D'Agostino i frammenti di pelle cioè i polpastrelli, messi in un barattolo di vetro contenente una soluzione di formalina. L'uomo del S.I.S.MI presenziò solo all'inizio dell'autopsia, perché era difficile restare nella saletta a causa del fetore e delle mosche. Non ha mai saputo i risultati della ricerca di quel Servizio.

Aveva saputo da un ufficiale prelevato all'aeroporto di Crotone ed accompagnato alla locale Compagnia - questo qualche giorno dopo l'autopsia - che aveva subito dei fastidi agli occhi - disse che aveva sofferto di lacrimazione - per effetto della concentrazione della formalina contenuta nel barattolo dei polpastrelli, giacchè non era stata rispettata la proporzione tra acqua e quella sostanza. La persona da lui prelevata all'aeroporto vestiva in borghese. Ha ritenuto che si trattasse di un ufficiale medico del S.I.S.MI o del SIOS dell'Aeronautica. Questa persona era attesa giacchè c'era qualcuno che la attendeva all'ingresso della caserma, probabilmente lo stesso Comandante della Compagnia, che all'epoca era il capitano Inzolia. Egli aspettò fuori della caserma e quando la persona uscì dopo circa un'ora, la riaccompagnò all'aeroporto, ove era rimasto in attesa l'aereo di piccole dimensioni e all'apparenza civile, che l'aveva portata a Crotone.

Come ben si nota, il Lo Giacco cade in più contraddizioni, in particolare nella deposizione dell'ottobre 94, in contrasto in diversi punti con quella del marzo 91.

Egli firmò i rapporti datati 22 e 29 luglio 80 trasmessi alla Pretura di Savelli e alla Procura di Crotone. A contestazione del fatto che su detti atti non fosse menzionato - in particolare nel verbale di sopralluogo -

l'importante reperto consistente nella carta nautica ritrovata, si giustificava affermando di aver ritenuto che essendo stata portata alla Stazione Carabinieri del posto, qualche altro collega avrebbe fatto un rapporto autonomo.

Queste contraddizioni ed improbabili giustificazioni - in contrasto anche con le dichiarazioni del cap Inzolia, hanno determinato la sua indiziatura per la falsa testimonianza e favoreggiamento personale.

La conseguente perquisizione, eseguita nei suoi confronti in data 26.10.95, ha dato esito negativo.

Considerato perciò che la contraddittoria condotta processuale e le lacune nella memoria potrebbero anche ascrivere ad effettive carenze del ricordo e che perciò non si raggiunge prova dei reati di cui alla comunicazione giudiziaria, si deve dichiarare non doversi promuovere nei confronti dell'indiziato in oggetto l'azione penale.

8. Lombardo Bartolomeo.

Lombardo, al tempo dei fatti, ricopriva l'incarico di Vice Direttore della 1^a Divisione - Contro Spionaggio e di Direttore della relativa 3^a sezione, presso il S.I.S.MI. In tale veste ha avuto un ruolo nelle vicende relative agli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico, anche se era stato, come ha dichiarato e successivamente accertato, assente dal servizio, nell'anno in questione, dal 25 al 27 giugno, dal 1° al 12 luglio per cure termali, e dal 25 luglio al 18 agosto in licenza ordinaria.

Non è stato quindi presente in alcuni momenti significativi di queste vicende, ma la sua attività assume, ciò nonostante, una importanza rilevante, tenuto conto che egli sostituisce Notarnicola nel periodo in cui risulta ufficialmente caduto il MiG libico e per questa ragione entra in diretto contatto con la Direzione del Servizio. Lo stesso Lombardo, a partire dall'84, divenuto Direttore della 1^a Divisione, gestisce tutte le richieste sulla vicenda da parte di Autorità esterne.

Anche Lombardo, al pari di Notarnicola, non ha fornito risposte soddisfacenti alle domande che gli sono state rivolte. In relazione alla vicenda del mancato viaggio del giudice Tricomi riferita da Mannucci Benincasa, nega di averla appresa "nell'immediatezza o dopo il disastro aviatorio", asserendo di averla appresa soltanto un anno dopo, mentre svolgeva le funzioni vicarie della direzione della Divisione nel momento in

cui ricevette l'informativa dal Centro CS di Firenze (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 28.12.90).

Notarnicola, invece, ha sempre affermato di aver ricevuto la notizia sull'ipotesi dell'attentato al giudice Tricomi dopo la smentita di Affatigato e prima della caduta del MiG libico. Nell'occasione Notarnicola riferisce di avere inviato Mannucci Benincasa al Direttore della 3^a sezione, colonnello Lombardo.

Non è stato possibile riuscire a datare con certezza il momento in cui Mannucci Benincasa riceve la notizia sulla mancata presenza del giudice Tricomi sull'aereo dell'Itavia anche se vi sono motivi - in primo luogo il ricordo di Tricomi - per ritenere che il fatto debba collocarsi nell'81 piuttosto che in un tempo immediatamente successivo al disastro. Però, tenuto conto degli ottimi rapporti intrattenuti dal Lombardo con il Capo Centro di Firenze appare alquanto improbabile che quest'ultimo non gliene abbia accennato, prima ancora di parlarne con Notarnicola. Ciò trova conferma anche nella leggerezza con la quale la singolare ricezione della informativa del "18 luglio" viene trattata dalla Divisione.

Lombardo anziché richiamare il Capo Centro che aveva trasmesso una informativa che ricalcava i contenuti dell'articolo di Pamparana pubblicato su Critica Sociale "con qualche omissione rispetto alla stesura della bozza sequestrata dalla Magistratura di Bologna il 23 luglio", così si legge in un appunto della 1^a Divisione datato 19 agosto 81 - in cui peraltro viene evidenziato che la missiva di Firenze porta la data del 18 luglio 81 ed è giunta alla Divisione con il corriere del 23 successivo - si limita a trasmettere una missiva al Centro CS di Firenze in cui, in risposta alla nota del 18 luglio, sottolinea che "le ipotesi avanzate nell'appunto erano state pubblicizzate da un articolo apparso su Critica Sociale del luglio 81, peraltro anticipate da una trasmissione di Radio Radicale del 21 dello stesso mese".

Lombardo ha dichiarato di essere venuto a conoscenza della informativa di Firenze un anno dopo i fatti, escludendo, tra l'altro, che il Capo Centro di Firenze gli avesse mai fatto cenno della telefonata concernente la falsa presenza di Affatigato sull'aereo (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 28.12.90).

Sull'appunto del 29 luglio 80 nulla o pressoché poco sa dire. Afferma che in quel periodo si trovava in licenza. Precisa però - sulla linea degli altri ufficiali coinvolti nella vicenda - che l'attivismo del 29 e del 30 luglio dipese da un articolo apparso sul quotidiano "Il Messaggero" di Roma, in cui si ipotizzava una collisione tra il DC9 dell'Itavia ed un altro velivolo; presumendo che l'input fosse venuto dal Direttore del Servizio, generale Santovito (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 25.03.93). E' stato accertato,

invece, che l'attivismo con ogni probabilità era scaturito dalle ipotesi di connessione tra i due eventi - DC9/MiG23 - che si erano sparse ad alto livello. Si veda in proposito la ricostruzione fatta nel capitolo sull'attivismo. Si dice certo che le notizie apprese dal Ministero dei trasporti sono di fonte Raggruppamento Centri, ma nessun riferimento è stato rinvenuto, sia negli atti della 1ª Divisione che in quelli del Raggruppamento centri.

Relativamente alle dichiarazioni richieste nell'89 a Curci e Maraglino, precisa che furono disposte dal Capo della sua segreteria, Saccone, su domanda dello Stato Maggiore. Aggiunge che le dichiarazioni non vennero richieste anche ad Antonicelli, in quanto questi non risultava più in organico alla Divisione (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 25.03.93).

Sarà accertato, invece, che ad Antonicelli furono in un primo tempo richieste, ma che alla richiesta non seguì alcuna sollecitazione, né formale, tenuto conto che Antonicelli non faceva più parte della Divisione, né informale. Ma il motivo della mancata dichiarazione trova una sua "giustificazione". Infatti queste, se redatte, sarebbero state sicuramente difformi da quelle di Curci e Maraglino, cosicché il Servizio si sarebbe venuto a trovare in un'evidente situazione di difficoltà. Infatti, Antonicelli, dichiara che nel momento in cui trasmise i tracciamenti radar relativi al MiG era consapevole del fatto che stava trasmettendo una missiva con oggetto "DC9-Itavia" con allegati i tracciamenti radar del MiG libico, così come era stato richiesto al Centro CS di Bari. Tra l'altro nel corso dell'istruttoria sono emersi i contrasti tra Lombardo e Antonicelli. In particolare è Saccone a raccontare che i rapporti tra i due non erano eccellenti. Ciò veniva fatto risalire ai tempi della gestione Notarnicola, al quale Antonicelli veniva considerato "vicino anzi troppo vicino" (v. esame Saccone Umberto, GI 24.09.97).

Sempre in relazione ad Antonicelli, Lombardo ha dichiarato di non conoscere le motivazioni per le quali, nel 1984, il Capo Centro di Bari venne sollevato dall'incarico di Direttore della Divisione (v. esami Lombardo Bartolomeo, GI 26.03.93 e 05.10.93). Ma è stato accertato che Antonicelli venne trasferito dal Direttore del Servizio, ammiraglio Martini, su indicazione dello stesso Lombardo, che, nell'occasione, gli aveva anche proposto l'allontanamento del Capo Centro di Bologna, Ferretti (v. esame Martini Fulvio, GI 29.11.96).

Lombardo, sulla linea degli altri ufficiali della 1ª Divisione, non fa alcun riferimento alla presenza in organico del capitano Conforti, che invece, sentito dall'Ufficio, fornisce dichiarazioni assai utili sulla attivazione del capitano Masci in Calabria per la vicenda del MiG libico caduto sulla Sila.

Anche sulla attivazione di Masci, Lombardo fornisce dichiarazioni con le quali si limita a riferire che le pratiche del DC9 e del MiG sono state trattate da costui e che “se Masci dice di essere stato chiamato in Calabria da colleghi della sua Divisione, che gli diedero l’incarico di acquisire notizie in loco, gli ufficiali che potrebbero averlo chiamato, potrebbero essere il tenente colonnello Alloro, il capitano Di Feo e il capitano Follo, e il capo della segreteria tenente colonnello Angeli”.

Ma l’attivazione di Masci in Calabria non poteva non essere portata a conoscenza di Lombardo per due motivi: il primo, in quanto egli era il Direttore della sezione dalla quale dipendeva Masci; il secondo, in quanto proprio in quei giorni, in assenza del colonnello Notarnicola, Lombardo ricopriva l’incarico di Direttore di Divisione.

La vicenda della attivazione di Masci in Calabria é stata ampiamente descritta nel capitolo relativo ai Servizi, al quale pertanto si rimanda. Qui si vuole soltanto ribadire il contrasto tra la dichiarazione di Masci che asserisce di essere stato chiamato dall’ufficio dal capitano Di Feo (Di Feo invece dichiara, di essere stato chiamato e non viceversa) e quella del capitano Conforti che ha dichiarato invece di essere stato chiamato da Masci, che gli chiese di essere messo in contatto con il colonnello Lombardo, al quale doveva riferire sulla caduta di un velivolo militare.

A rendere ancora più inquietante la vicenda é la circostanza di tempo in cui avvenne la telefonata. Conforti la colloca in un giorno di luglio del 1980. Poiché é stato accertato che Conforti dal 15 luglio era in congedo per cure termali, la richiesta del contatto di Masci con Lombardo, quindi, deve essere avvenuta prima del 15 luglio. Lombardo comunque nulla è in grado di riferire su questa vicenda.

Deve però ritenersi, a conclusione di questa posizione, che le dichiarazioni dell’indiziato stimate non vere concernano circostanze controverse o dipendenti da valutazioni soggettive. E pertanto non deve esercitarsi a carico del Lombardo l’azione penale.

9. Malfa Sebastiano.

Il maresciallo dell’AM Malfa Sebastiano all’epoca dei fatti era il Comandante dell’Aeroporto Militare Sant’Anna di Crotona. Nell’ambito di questo procedimento è indiziato dei reati di falsa testimonianza (art.372 c.p.) e favoreggiamento personale (art.378 c.p.) in relazione alle sue dichiarazioni sulla telefonata con il 3° ROC di Martina Franca effettuata per conto del

capitano Inzolia ed al suo comportamento all'atto dell'intervento sul luogo di caduta del MiG23 libico nella Sila a Castelsilano.

In vero il maresciallo Malfa è emerso nelle vicende istruttorie non solo per la summenzionata telefonata delle 22.03Z del 27.06.80 (cioè le 24.03 locali) a Martina Franca per incarico del Comandante della Compagnia dei Carabinieri di Crotone e la sua attivazione sul MiG23 libico, ma anche per altre circostanze inerenti l'Aeroporto di Crotone, tra cui, di rilievo, una situazione di pre-allarme di quell'aeroporto proprio la sera del disastro di Ustica.

Infatti l'Aeroporto "S.Anna" di Crotone e l'attiguo Distaccamento dell'Aeronautica Militare, costituiscono un punto d'interesse per l'istruttoria non tanto sotto il profilo dell'ordinaria operatività dell'aerostazione (alquanto limitata, anche se le funzioni di "aeronautical flight information service" erano strutturate e continuative) quanto piuttosto per le vicende occorse al personale preposto al Distaccamento, in primo luogo il Sottufficiale Comandante maresciallo Malfa, ed in particolare per talune circostanze coinvolgenti l'attivazione dell'aerostazione proprio la sera e la notte del 27 giugno 80.

Queste in rapida sintesi le situazioni coinvolgenti l'attività del sottufficiale, che nel prosieguo verranno dettagliatamente esaminate:

- una situazione di pre-allarme dell'aeroporto di Crotone collocata dal Comandante del Distaccamento proprio sul 27 giugno 80. A tal proposito occorre anche ricordare che un sottufficiale addetto alla torre di controllo, maresciallo Quaranta, fornisce un dettagliato riferimento ad alcune comunicazioni da parte dell'ACC di Brindisi, in merito ad una "traccia perduta" dalla DA di Martina Franca, intercorse proprio sulla fine di giugno o nei primi di luglio 80;

- una misteriosa quanto sconcertante serie di contatti telefonici avvenuti nella notte del 27 giugno 80 e nella prima mattina del 28 tra il sottufficiale ed il Comandante della Compagnia dei Carabinieri di Crotone capitano Vincenzo Inzolia. Telefonate che comportano un coinvolgimento del Comandante pro-tempore del Distaccamento nelle vicende correlabili alla scomparsa del DC9 Itavia. Il Malfa si fa infatti parte diligente nel richiedere informazioni al centro dell'AM di Martina Franca sulle ricerche in corso quella notte riguardo al DC9 Itavia, giacchè in tal senso richiesto dal Comandante della locale Compagnia Carabinieri, che non ha poi saputo fornire a questo Ufficio alcuna plausibile spiegazione del suo comportamento. Una interposizione nelle attività di ricerca della sera del 27 giugno 80 inspiegabile considerata l'incompetenza funzionale, gerarchica e territoriale dell'ufficiale dell'Arma;

- in relazione al rinvenimento del MiG23 libico di nuovo il maresciallo Malfa risulta uno dei rappresentanti dell'autorità militare immediatamente accorsi sul luogo di caduta del velivolo, dove si è incontrato con il capitano dei Carabinieri Inzolia;

- infine il fatto che Malfa dirigeva il Distaccamento aeroportuale di Crotone che pur con rilevanti lacune documentali - dovute anche ad un incendio verificatosi nel '84 - rappresenta un punto di riscontro documentale di rilievo al fine di ricostruire l'attività operativa ed i sorvoli sull'area Crotonese-Silana di elicotteri dell'Arma dei Carabinieri. In effetti proprio nei giorni che precedono il 18 luglio 80 gli elicotteri dell'Elinucleo di Vibo Valentia, utilizzati anche dal capitano Inzolia in data di poco antecedente il rinvenimento del MiG, avevano intensificato la propria attività volativa.

Pertanto, sulle attività coinvolgenti il ruolo del sottufficiale e sull'attivazione dell'aeroporto militare e civile, è stata svolta una intensa istruttoria, conclusasi con ben sei escussioni testimoniali, compresi i pp.vv. di confronto (05.08.91, 31.01.94, 01.02.94, 16.02.94, 14 e 15.04.94) ed un interrogatorio (17.06.97).

In primo luogo notevole è stata l'attività finalizzata alla comprensione dell'effettivo ruolo e delle azioni intraprese dal Comandante del S.Anna nel rapporto con il capitano dei CC. Inzolia. Istruttoria resa più delicata dal particolare rapporto esistente fra i due militari, il sottufficiale dell'AM e l'ufficiale nell'Arma. Infatti Malfa, già noto per la telefonata fatta a Martina Franca per incarico del capitano Inzolia, per chiedere "particolarità od informazioni di un incidente di un DC9" - telefonata negata ed ammessa, come si vedrà, solo alla contestazione dell'evidenza - convocato da questo GI per il 21 gennaio 94, dapprima tenta immediatamente di mettersi in contatto il 19 con il tenente colonnello Inzolia subito dopo la notificazione della citazione quello stesso giorno; quindi invia certificato medico a giustificazione dell'impossibilità a comparire; infine si presenta solo il 31 gennaio successivo.

Da questo esame emerge il suo atteggiamento di reticenza su come e da quando - già risultando la risalente amicizia - conoscesse Inzolia: infatti Malfa risponde di conoscerlo, perché il distaccamento del S.Anna, aveva contatti con i Carabinieri per piccoli furti e danneggiamenti perpetrati nell'ambito dell'aeroporto. Afferma inoltre di aver prestato servizio a Siracusa solo per undici mesi, prima di andare in pensione, omettendo di ricordare che con Inzolia aveva fatto conoscenza in quella città molti anni addietro.

Una volta ammonito, ricorda i periodi di servizio prestati a Siracusa già dal 50. Incontrava il padre di Inzolia (come già risultava in atti) ai Circoli

Ufficiali e Sottufficiali dell'AM di Siracusa. Aveva conosciuto Inzolia da piccolo sui dieci anni e poi lo aveva rivisto "giovanetto... si faceva crescere un po' la barba". Lo aveva poi rivisto a Crotona, quale Comandante della Compagnia, quando nel '79 gli si era presentato quale Comandante del Distaccamento Aeroportuale.

Malfa ricorda infine che per il figlio Sergio nato nel '63 ed entrato a diciotto anni nell'Arma dei Carabinieri, aveva richiesto una segnalazione proprio al Capitano Inzolia al momento della domanda del giovane per il concorso di arruolamento. (v. esame Malfa Sebastiano, GI 31.01.94).

Riguardo alla telefonata richiesta da Inzolia, l'indiziato su sollecitazione di questo Ufficio svela che dopo l'esame testimoniale del 05.08.91 aveva chiamato Inzolia e questi gli aveva chiesto su cosa fosse stato interrogato. Malfa gli aveva risposto che aveva dichiarato di aver incontrato Inzolia a Caccuri e che era stato interrogato anche sulla telefonata fatta per suo conto a Martina Franca. In quell'occasione Inzolia gli disse che questo era compito dei Carabinieri e poi aggiunse anche che si trattava di cose riservate e che non bisognava parlarne, ed anzi che era meglio non parlarne. A proposito di quella sua confidenza ad Inzolia, Malfa non può fare a meno di notare che "il tono, di quando gli riferivo delle domande sulla telefonata a Martina Franca, era un po' incazzato". (v. esame Malfa Sebastiano, GI 31.01.94).

Venendo alla telefonata avvenuta alle ore 22.03Z tra il Sottufficiale ed il 3° ROC di Martina Franca, cioè uno dei Centri più importanti della Difesa Aerea nazionale, essa va attentamente esaminata anche per cogliere la funzione di intermediazione informativa svolta dal maresciallo Malfa, richiesta dall'Inzolia, stante l'ottimo rapporto di amicizia tra i due già preesistente al periodo di servizio nel crotonese.

Questa la trascrizione integrale della comunicazione telefonica:

U-sì?

M-sono il Maresciallo Malfa da Crotona.

U-Maresciallo?

M-Malfa da Crotona.

U-di che cosa? Dell'Aeronautica?

M-sì.

U-mi dica.

M-dunque il...capitano dei Carabinieri del...di Crotona

U-eh!

M-mi ha chiesto delle particolarità o delle informazioni di un incidente di un DC9.

U-perché l'ha chieste?

M-ma non lo so, io.

U-e guardi purtroppo, siete interessati direttamente alle operazioni di ricerche?

M-no, noi no.

U-ecco, guardi io purtroppo sono direttamente interessato.

M-ho capito.

U-quindi ho i minuti contati, se sono notizie importanti per la ricerca...me le dica, altrimenti non posso darle notizie

M-va bene, siccome il Capitano dei Carabinieri...il Comandante dei Carabinieri di Crotone

U-eh!

M-voleva sapere delle informazioni circa questo incidente.

U-guardi non le posso dire ancora niente di...di sicuro

M-d'accordo.

U-la ringrazio.

M-ecco, bravo, grazie a voi altri, allora io posso dire che ancora non si sa niente

U-esatto.

M-va bene, grazie.

U-grazie.

M-arrivederla.

A proposito di questa telefonata, Malfa in un primo momento, in sede di esame testimoniale, assumeva un atteggiamento reticente, escludendo di essersi interessato all'incidente del DC9 Itavia, e specificando che quella notte non fece alcuna telefonata al 3° ROC di Martina Franca (v. esame Malfa Sebastiano, GI 05.08.91).

L'indiziato, soltanto dopo una lunga serie di precise contestazioni, ammonizioni e domande, ed a seguito della lettura del testo della telefonata in questione finalmente dichiarava: "ricordo che quella sera mi telefonò in aeroporto il capitano Inzolia per avere informazioni su un DC9 che era scomparso. Quando Inzolia mi fece questa richiesta non sapevo nulla sul DC9".

Ma il sottufficiale, pur ammettendo di aver effettuato la telefonata a Martina Franca quella sera, non è stato in grado di fornire una indicazione plausibile del luogo dal quale ha eseguito la chiamata. Infatti, in un primo momento ha dichiarato di aver chiamato dalla torre di controllo; successivamente, su contestazione del fatto che la torre di controllo nell'orario in cui era avvenuta la telefonata era chiusa, ha fornito un'altra versione.

Potrebbe aver chiamato uno di TLC, giacché dormivano in aeroporto Picone e Messina, uno dei quali vi aveva anche l'alloggio di servizio. Questa persona potrebbe averlo aiutato ad aprire la torre e a chiamare Martina Franca. A questo punto Malfa riferisce di un intervento che egli riconduce alla sera del 27.06.80; si tratta di una attivazione delle attrezzature aeroportuali che altro personale di servizio al Distaccamento non ha ricordato, eccetto il maresciallo Quaranta che invece la conferma nella sostanza ma non sa fissarla alla precisa data del 27 di giugno. Di tale attivazione e della importante testimonianza del Quaranta si tratterà più in dettaglio in seguito. Il Comandante del Distaccamento ricorda che quella sera preparò l'autobotte con il cherosene. E così precisa riguardo a tale affermazione "Era stata la torre a dirmi di predisporre l'autobotte con il cherosene. In aeroporto c'era un rimorchio con il carburante stazionato all'autoparco. Io provvidi con l'aiuto di un aviere ad agganciare questo rimorchio a un camion zavorrato. Il camion poi trasportò, attraversando la statale, il rimorchio con il cherosene sulla pista. Questo cherosene doveva servire per il rifornimento degli elicotteri delle ricerche. Questi elicotteri però non vennero all'aeroporto perché mi fu detto che erano stati impiegati degli elicotteri con autonomia di quattro o cinque ore. La torre mi notiziò di queste ricerche in atto, chiamandomi a casa. L'operatore in torre mi disse "maresciallo ci sono degli elicotteri della vigilanza che stanno facendo delle ricerche". Immediatamente provvidi per l'agganciamento del rimorchio con il cherosene e per il trasferimento dello stesso sulla pista. Quando mi ha chiamato Inzolia, dopo che io avevo provveduto al trasporto del cherosene sulla pista, io gli ho detto che già stavano facendo delle ricerche. Devo specificare che la telefonata di Inzolia è avvenuta poco dopo le 10 di sera. Io prima della chiamata a Martina Franca di mezzanotte, ho chiamato Bari o Gioia del Colle per chiedere se c'era il cessato allarme. Per gli allarmi e i cessati allarmi mi mettevo in contatto solo con Bari o con Gioia del Colle. L'autobotte sulla pista io l'ho messa intorno alle 10 di sera e l'ho ritirata dopo mezzanotte, quando ho ricevuto il cessato allarme da Bari o da Gioia. Devo dire che le telefonate quella sera sono state due. La prima verso le 9 o poco dopo le 9, comunque prima del trasporto dell'autobotte sulla pista. In questa telefonata Inzolia mi ha chiesto notizie; mi ha chiesto notizie molto generiche; mi ha detto "sai qualche cosa su un velivolo disperso?" o qualcosa simile. Io ho detto che erano in corso ricerche. Non gli ho detto nient'altro. Inzolia non mi ha chiesto nient'altro. La seconda telefonata gliel'ho fatta io dopo mezzanotte. Quella sera io sono stato in grande attività, proprio per la situazione di allarme. La torre di controllo mi diede

l'allarme, dicendo "siamo in allarme, perché stiamo cercando un velivolo nella zona".

In estrema sintesi, a proposito della telefonata a Martina Franca è da notare che permane dalla serata del 27 alla prima mattinata del 28 di giugno 80 una sorta di filo diretto Malfa-Inzolia che quest'ultimo doveva aver ben sollecitato, forte della sua posizione di superiorità derivante più che dal ruolo istituzionale dall'antico e collaudato legame personale.

Dunque Malfa, dopo aver contattato il 3° ROC di Martina Franca chiamò il capitano Inzolia per riferirgli che dalla telefonata aveva appreso poco o niente. Ed a proposito delle telefonate intercorse con il capitano Inzolia ha ricordato con certezza che furono tre. La prima volta fu chiamato presso la propria abitazione alle ore 21.00 circa ed Inzolia gli chiese notizie circa un velivolo che era stato dato per disperso. Successivamente, dopo le ore 24.00, fu Malfa a chiamare Inzolia, per comunicargli che non vi erano altre notizie e che le ricerche erano in corso di svolgimento.

Il giorno successivo, verso le ore 09.00 Inzolia richiamò nuovamente Malfa e gli chiese novità proprio in relazione alle ricerche. In quella circostanza il maresciallo Malfa rispose che non c'erano ulteriori novità.

A questo punto è d'interesse riscontrare la particolare versione che di questi contatti telefonici ha fornito il capitano Vincenzo Inzolia. Egli all'epoca era, come s'è detto, Comandante della Compagnia dei Carabinieri di Crotona, e s'interessa ad un volo ben distante dalle sue specifiche competenze operative. "Escludo che la sera del disastro di Ustica io abbia chiamato o fatto chiamare l'aeroporto di Crotona per sapere notizie sul DC9. Io probabilmente ho saputo dell'evento il giorno successivo, leggendo i giornali. D'altronde se il fatto, come mi si dice è avvenuto intorno alle ore 21.00, l'orario di chiusura dell'aeroporto coincideva con la calata del sole".

Anche dopo aver letto il testo della incontrovertibile telefonata che gli viene esibito, Inzolia ribadisce di non essersi interessato all'evento di Ustica escludendo per l'appunto che avesse titolo ad interessarsi poiché quell'evento sicuramente non ricadeva nella sua giurisdizione. Addirittura asserisce che non avrebbe potuto nemmeno chiamare l'aeroporto, che a quell'ora era chiuso. Conclude le sue dichiarazioni affermando che al Distaccamento, oltre al maresciallo Malfa, conosceva anche un ufficiale dell'AM con il grado di Tenente che successivamente fu trasferito, ma di cui non ricorda il nome.

Appare sconcertante, ma anche molto significativo tale comportamento dell'Inzolia - e l'atteggiamento quasi di prevaricazione che egli potrebbe aver tenuto nei confronti del Malfa - e cioè che l'ufficiale dell'Arma all'incontrovertibile prova del suo interessamento proseguiva a

dichiararsi estraneo, fino al punto in cui gli vengono contestate le dichiarazioni di Malfa che aveva attestato di essere stato chiamato proprio da lui quella notte.

E così si è registrata una nuova sconcertante negazione: “Escludo di aver chiamato quella sera sia il tenente che il sottufficiale Malfa. Prendo atto che la persona che da Crotone chiamò Martina Franca è stata il maresciallo Malfa”.

Ed anche al cospetto delle affermazioni rilasciate da Malfa, Inzolia ribadisce di non essersi mai interessato al disastro di Ustica, aggiungendo però stranamente “se l’ho fatto, l’ho fatto per curiosità”.

Come s’è visto un’altra vicenda che ha suscitato un particolare interesse nell’attività istruttoria condotta sono le dichiarazioni rilasciate da Malfa sulla situazione di pre-allarme dell’aeroporto di Crotone la sera del disastro di Ustica, proprio in concomitanza con la caduta del DC9 Itavia.

Egli in alcuni passaggi testimoniali effettua un collegamento di ordine cronologico tra un’attivazione di pre-allarme del Distaccamento Aeroportuale da lui diretto e la sera in cui cadde il DC9 Itavia. Malfa ricorda che la sera del 27.06.80 predispose l’autobotte con il cherosene. Il carburante doveva servire per il rifornimento degli elicotteri impiegati per le ricerche ed il soccorso. L’allarme gli fu dato dall’operatore della torre di controllo, che gli disse: “siamo in allarme, stanno cercando un velivolo nella zona”.

Durante questo stato di allarme, il Comandante dispose l’illuminazione della pista, del sentiero di avvicinamento e del piazzale degli elicotteri. Secondo quanto affermato da Malfa per lo stato di allarme, oltre a lui stesso furono impiegati: il tecnico dei gruppi elettrogeni, sergente Ruggiero; il Sottufficiale in torre, probabilmente Vaccai; un aviere ed il sergente Di Francesco che era addetto all’antincendio.

Come s’è visto Malfa dichiarava di aver ricevuto la telefonata dall’operatore della torre di controllo che gli comunicava lo stato di pre-allarme dell’Aeroporto. L’operatore in servizio presso la predetta torre di controllo poteva essere Quaranta o più probabilmente Vaccai che era il più disponibile. Il cessato allarme gli fu comunicato da Martina Franca tra le ore 23.00 e le ore 24.00 del 27.06.80.

Riguardo alla vicenda, di per sé rilevante, e soprattutto per raggiungere una più completa conoscenza dei fatti e delle operazioni che avevano effettivamente caratterizzato l’attività degli Enti e centri della Difesa Aerea nazionale in quelle cruciali ore della serata e della notte del 27.06.80, è stata eseguita una complessa attività istruttoria basata su

sequestri ed acquisizioni documentali e su escussioni testimoniali ed interrogatori, del cui risultato qui si fornisce sintesi.

In merito Ruggiero, Di Francesco, Picone e Quaranta escludevano che vi fosse stata una situazione di pre-allarme dell'aeroporto di Crotone, cronologicamente correlabile alla tragica vicenda del DC9 Itavia e pertanto escludevano che alla fine di giugno, per l'esattezza la sera del 27.06.80 l'aeroporto di Crotone fosse stato interessato ad una operatività correlata alle ricerche dell'aereo Itavia. (v. esami GI 31.01.94, 01.02.94 e 16.02.94 - inoltre v. esami di confronto GI 14.04.94 e 15.04.94).

Questa circostanza di pre-allarme potrebbe sembrare smentita dallo stesso tenore della conversazione tra Malfa e l'interlocutore del Centro di Martina Franca (registrazione delle ore 22.03Z del 27.06.80). Infatti nel corso della conversazione, l'operatore di Martina Franca chiede a Malfa: "...siete interessati direttamente alle operazioni di ricerche?". Malfa risponde: "no, noi no". Anche se in effetti il Distaccamento sarebbe stato eventualmente solo di supporto alle ricerche.

Comunque specificamente richiesto il sergente maggiore Quaranta ha evidenziato le modalità di attuazione in caso di pre-allarme, dichiarando: "Per questa riapertura di emergenza dell'aeroporto è necessaria la presenza di una persona in torre, dei pompieri - del personale AM - in numero variabile a seconda del peso e del tipo del velivolo..." (v. esame Quaranta Marcello, GI 08.02.94).

Sulla deposizione di Quaranta è opportuno soffermarsi più a lungo, soprattutto per una più completa cognizione di come possano collegarsi i fatti inerenti l'attivazione dell'aeroporto di Crotone al giorno del disastro di Ustica o alla vicenda del MiG23 nella Sila.

Quaranta, lo si è già detto, nel 1980 era sergente maggiore dell'AM - è diventato poi dipendente dell'Azienda Autonoma Assistenza al Volo - e svolgeva mansioni di assistente al Traffico Aereo nel detto aeroporto. Ritene di essere stato in servizio sia la sera del 27 giugno che la mattina del 18 luglio di quell'anno - e tale sua convinzione troverà conferma nella documentazione acquisita sui turni di servizio dell'aeroporto. Ricorda che durante una giornata dell'estate di quell'anno era stato chiamato in torre "per circa sei volte" con insistenza dall'ACC di Brindisi, che chiedeva informazioni riguardo al traffico su Crotone poichè la Difesa Aerea di Martina Franca aveva perso una traccia. A sua domanda su quale zona dovesse concentrare le ricerche o attingere notizie gli avevano risposto "Su S. Giovanni in Fiore, Sila e Pre-Sila". Dalla memoria del teste si riporta un passaggio significativo al fine di ricostruire l'attività in torre di quella particolare giornata: "A questo punto mi sono messo in contatto con la

stazione dei Carabinieri di Isola Capo Rizzuto e da questi ho avuto il numero telefonico della Stazione CC di S. Giovanni in Fiore. Messomi in contatto con quest'ultima stazione dei Carabinieri, colloquiai credo con il maresciallo di cui non ricordo il nome, chiedendogli di illuminarmi in merito ad eventuale incidente aereo verificatosi nella loro giurisdizione. Dopo alcune ore venni a mia volta contattato dal medesimo maresciallo dei Carabinieri il quale mi riferì che nulla era avvenuto sul loro territorio. La sera, fui contattato dal maresciallo Malfa Sebastiano, allora comandante f.f. dell'aeroporto S. Anna, il quale mi disse "Quaranta lo sai che è caduto un aereo!" Non diedi peso alla cosa in quanto detto maresciallo è un tipo scherzoso. Ricordo che dopo la telefonata del maresciallo Malfa, fui nuovamente contattato telefonicamente dai Carabinieri di Crotone, nella fattispecie da un ufficiale, credo il capitano Insulia oppure Onorati, il quale mi chiese informazioni in merito alla eventuale caduta di un aereo, non ricordo se specificò civile o militare". (v. esame Quaranta Marcello, GI 28.01.94)

Quaranta nel corso della stessa serata fu contattato telefonicamente da una sedicente giornalista dell'ANSA di Roma che gli pose domande analoghe; ma il Sottufficiale le chiuse il telefono in faccia.

Quaranta sulla richiesta di precisare meglio quale fosse il momento in cui avvennero quei fatti, fornisce una risposta sufficientemente precisa: "tutte queste vicende sono avvenute in un giorno che io colloco tra la fine di giugno e i primi di luglio".

Il Sottufficiale ricorda inoltre che la mattina dopo aveva notato un certo movimento di Carabinieri che raggiungevano la sede del Comando ove aveva gli uffici il Comandante Malfa. Riusciva a vedere dalla torre solo le vetture che si fermavano sotto la sede del Comando, sito al di là della statale che divide la parte militare da quella civile ov'è situata la torre e non sa precisare alcun dettaglio sull'identità ed il grado dei militari. (v. esame Quaranta Marcello, GI 28.01.94)

Al fine di comprendere quanto le dichiarazioni di Quaranta si possano considerare chiare e genuine nonostante un percorso mnemonico piuttosto tormentato, valgono le seguenti considerazioni.

Quaranta è stato in servizio sia il pomeriggio, dalle 14.00 alle 21.00 del 27 giugno, che la mattina fino alle 14.00 del 18 luglio, come chiaramente risulta dai turni di quel periodo. Quel 27 a partire dal tardo pomeriggio sino a quando non ha cessato il turno ha ricevuto e fatto, stando in torre, più telefonate, con l'ACC di Brindisi, i Carabinieri di Crotone e S.Giovanni, una donna qualificatasi giornalista dell'ANSA.

Tra le telefonate dell'ACC che, in una precisa sequenza logica sono finalizzate a conoscere il traffico su Crotone, da considerare quelle con i Carabinieri.

Quaranta, esperto di questioni aeronautiche, trasferisce ai Carabinieri la richiesta dell'ACC, e cioè se a S. Giovanni in Fiore fosse successo qualcosa di anomalo o fosse stato avvistato un aereo a bassa quota o addirittura ne fosse caduto uno, ma S. Giovanni in Fiore, dopo qualche tempo di ricerca, dà risposta negativa.

Il riferimento di questi fatti al 27 giugno 80 (probabile poichè quel giorno Quaranta era di servizio nel pomeriggio-sera fin quasi alle 22.00, e ricorda quel servizio tra fine mese e primi di luglio) può spiegare l'interessamento del Comandante dell'Arma di Crotone, Capitano Inzolia.

Infatti l'ufficiale parla con Quaranta e da costui riceve notizia della richiesta di Brindisi e può seguire attraverso la rete dell'Arma, l'evoluzione e gli esiti delle ricerche di S. Giovanni in Fiore.

La presenza di Carabinieri all'aeroporto il giorno dopo, potrebbe dipendere proprio dai fatti di quella sera.

Va poi ricordato che i fatti riferiti da Quaranta non dovrebbero riguardare il pomeriggio-sera del 17.07.80; infatti il Sottufficiale non era in servizio in quel turno del 17 luglio.

Infine occorre rilevare che queste dichiarazioni di Quaranta, ad una attenta lettura, si allineano alle dichiarazioni di Malfa sull'attivazione dell'Aeroporto S. Anna la sera in cui cadde il DC9 Itavia.

Il maresciallo Malfa ha avuto un ruolo rilevante anche riguardo alla vicenda del rinvenimento del MiG23 libico.

In coincidenza con la caduta del velivolo libico in località Castelsilano, ufficialmente avvenuta il 18.07.80, anche l'aeroporto di Crotone venne attivato, secondo modalità, tempi e circostanze sufficientemente ricostruite.

A proposito di questo evento il Comandante del Distaccamento, ha dichiarato: "Anch'io andai sul posto, arrivai intorno alle ore 14.30. Fummo avvisati dalla torre di controllo intorno alle ore 14.00. La torre di controllo fu chiamata dai Carabinieri del luogo. Raggiunsi il posto con la macchina dell'AM e sul posto c'erano già i Carabinieri comandati dal capitano Inzolia". (v. esame Malfa Sebastiano, GI 05.08.91)

Riguardo a questa dichiarazione si ritiene opportuno confrontarla con quanto asserito dal capitano Inzolia, che afferma di essere intervenuto sul posto da Crotone solo dopo le 15: "Verso le ore 15.00 mentre mi trovavo a casa del Dirigente del Commissariato di Crotone, dott. Bagnato, sono stato raggiunto da una telefonata da parte della Compagnia con la quale mi si

avvertiva che ero stato cercato dal Comandante della Legione che aspettava di essere richiamato. Portatomi subito in Compagnia ed ottenuta la comunicazione telefonica il Comandante della Legione mi ha informato che nei pressi di Castelsilano era caduto un aereo e mi invitava, malgrado il paese non rientrasse nella mia Compagnia, di portarmi sul posto per verificare quanto era accaduto. Subito dopo insieme al maresciallo Raimondi ci siamo portati in località Castelsilano e giunti sul posto, da un'altura, o meglio da un costone, abbiamo potuto vedere che in realtà sul fondo del predetto costone vi erano i resti di un aereo di colore grigio metallizzato" (v. esame Inzolia Vincenzo, GI 18.07.88).

Come s'è visto il 18 luglio 80 il maresciallo Malfa, si recò a Castelsilano unitamente al sergente Ruggiero, che in merito ha affermato: "Sul luogo dell'incidente c'era il capitano Inzolia con 10-15 Carabinieri. Dopo mezzora circa arrivò il colonnello dell'AM Brancaleoni di Gioia del Colle. Successivamente arrivò un colonnello di Catanzaro. Quel pomeriggio non era presente il generale Tascio; venne l'indomani ed indossava una tuta di volo".

Ma riguardo all'incidente del MiG23 libico dal novero dell'attività istruttoria condotta vanno indicate anche altre circostanze riferite da personale dell'aeroporto di Crotone: Di Filippo - Sottufficiale addetto alla torre di controllo - nel pomeriggio del 18.07.80, venne contattato dal maresciallo Malfa che chiese se vi fossero state chiamate di emergenza da parte di un velivolo non meglio specificato; la risposta del Sottufficiale fu negativa; anche l'ACC di Brindisi contattata in proposito non riferì nulla di rilevante.

In estrema sintesi Malfa - che va considerato anche nella sua qualità di Comandante di un Distaccamento della Forza Armata - fornisce dichiarazioni utili alla ricostruzione dei fatti, ma solo in seguito a molteplici contestazioni. Infatti ricorda il rapporto con Inzolia quella notte del 27 e da questa esatta collocazione di dati riaffiorano tutte le attività di quella stessa notte: la torre viene riaperta, la pista illuminata, viene avvicinato il contenitore del cherosene.

L'allarme di cui parla Malfa è quello di cui parla pure Quaranta. E' un allarme che non dovrebbe riguardare direttamente il DC9, ma che potrebbe essere ad esso collegato come indica la richiesta di Inzolia. Allarme che fa fare la battuta di Malfa nei confronti di Quaranta e che quindi riporta i ricordi di quest'ultimo al 27 piuttosto che ad altri giorni.

Il collegamento fatto da Inzolia deve essere a tal punto preoccupante, che egli ingiunge a Malfa, che gli riferisce dell'atto compiuto dinanzi a questo Ufficio, di non parlare "di queste cose", che erano e restavano

riservate. Infine a conferma del rapporto che lega i due il fatto che Malfa non solo dopo il primo esame immediatamente riferisce al capitano Inzolia, ma anche che in seguito egli, allorché viene convocato, tenta più volte di mettersi immediatamente in contatto con quell'Ufficiale.

In effetti l'indiziato ha ricostruito, modificando le precedenti negazioni, il rapporto con il capitano Inzolia e le sue attività sia la sera del 27 giugno 80 che il giorno del rinvenimento del MiG23. Per questa ragione vengono a cadere gli indizi di falsa testimonianza e favoreggiamento e quindi deve dichiararsi non doversi promuovere l'azione penale nei suoi confronti.

10. Maraglino Cosimo.

Maraglino, all'epoca dei fatti, con il grado di maresciallo dei CC era il responsabile del Sottonucleo di Taranto, dipendente dal Centro CS di Bari.

Egli ha rivestito un ruolo di rilievo nella vicenda dell'attivismo di fine luglio del 1980, perché il 29 e 30 luglio si reca, su ordine dei suoi superiori, presso il 3° ROC di Martina Franca per ritirare la nota documentazione relativa ai tracciamenti radar degli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico. Inoltre, unitamente al suo diretto superiore, Curci, in data 27 ottobre 89 rilascia, su richiesta dei suoi superiori, una "dichiarazione" nella quale riferisce la sua versione dei fatti, relativamente alla specifica attività in quelle occasioni da lui svolta.

Sulla linea di Curci riferisce di aver soltanto acquisito i tracciamenti radar relativi al DC9 Itavia. Asserisce che il giorno successivo ricevette una telefonata - aggiunge - "credo da Antonicelli", che gli richiedeva i tracciamenti "in chiaro". Esclude, invece, di aver richiesto tracciamenti relativi al MiG libico. Esclude anche di aver ricevuto suggerimenti nella redazione della dichiarazione per la Centrale. Cade in contraddizione quando afferma di non aver richiesto la carta di ritrovamento dei relitti del DC9 per poi affermare, invece, di aver saputo che la citata carta era stata anche richiesta dalla Guardia di Finanza, ricordando di aver commentato, tra sé e sé, che non erano stati i primi ad occuparsi di quelle carte.

Divenuto indiziato per effetto della comunicazione giudiziaria emessa in data 2 dicembre 95, modifica le precedenti dichiarazioni. Afferma di non essere più sicuro di poter escludere di non aver richiesto anche i tracciati del MiG23. Asserisce che all'atto della redazione delle dichiarazioni informò Curci di non ricordare le circostanze relative alle acquisizioni dei

tracciamenti presso il 3° ROC. Quest'ultimo gli mostrò una ricevuta in cui figurava il nome di Maraglino. Aggiunge che la relativa dichiarazione venne redatta sulla base di circostanze che gli erano state riferite da Curci.

Relativamente al biglietto manoscritto di proprio pugno datato 27 luglio 93, rinvenuto nel corso della perquisizione domiciliare del 7 dicembre 95, afferma trattarsi di dettagli appresi nel corso di telefonata ricevuta da Curci. Questi, in particolare, gli aveva raccomandato, se fosse stato chiamato a testimoniare dal Giudice, di confermare la sua versione, cosicché la frase “Vedi se é possibile avere i tracciati del MiG libico, ma in chiaro” gli era stata da Curci stesso dettata come quella che avrebbe dovuto riferire (v. interrogatorio Maraglino Cosimo, GI 25.10.96)

La telefonata di Curci a Maraglino avviene quindi dodici giorni dopo la testimonianza del primo a questo Ufficio, nel corso della quale indica in Angeli l'interlocutore della 1ª Divisione, asserendo che fu proprio questi a richiedergli i tracciamenti del MiG ma “in chiaro”.

Maraglino posto a confronto con Curci conferma di essere stato “aiutato” da quest'ultimo, nella compilazione della dichiarazione. Costui gli mostrò anche dei documenti, contestandogli “lei ha fatto questo, lei ha fatto quest'altro”. Conferma anche il contenuto del biglietto rinvenuto presso la propria abitazione e la telefonata ricevuta da Curci. Quest'ultimo, invece, ammette la possibilità di aver telefonato a Maraglino, ma esclude di aver suggerito la frase (v. confronto Curci/Maraglino, GI 04.12.96).

In esito si può affermare che l'indiziato abbia ritrattato le sue dichiarazioni non conformi al vero. Si deve di conseguenza dichiarare non doversi promuovere nei suoi confronti l'azione penale.

11. Parisi Giorgio.

Parisi, nel 1989 Capo Centro Controspionaggio del S.I.S.MI a Milano, risulta coinvolto nella vicenda legata alle dichiarazioni rese informalmente, in quell'anno, da Sinigaglia al tenente Zuliani dell'Arma dei CC di Milano, concernenti la vicenda di cui é processo.

Parisi é stato ritenuto responsabile di aver trasmesso una missiva alla 1ª Divisione, datata 27 giugno 89, in cui omette di riferire alcune circostanze che, invece, si rilevano da un appunto interno al Centro redatto dal capitano Castaldo. In particolare Parisi omette di riferire il numero dei giornalisti con il quale Sinigaglia aveva interloquito (due anziché quattro) e che il

medesimo aveva fornito due indirizzi, nei quali - a suo dire - operavano i servizi francesi.

Va rilevato, inoltre, che l'informativa risulta redatta in modo tale da rendere le informazioni ricevute poco credibili. Gli accertamenti sugli indirizzi risultano svolti in modo superficiale. L'esclusione che negli stabili indicati da Sinigaglia possa aver luogo l'attività informativa avviene soltanto in considerazione del fatto che non vi abitano persone con cognome francese. L'unico accertamento svolto è quello su un cittadino il cui nome è di origine francese, abitante, però, in un civico diverso da quello indicato da Sinigaglia.

La singolarità di quanto sopra esposto va messa in relazione con altro fatto che avrebbe dovuto destare l'interesse dei funzionari del Centro CS di Milano. Infatti, ben si poteva rilevare dagli atti custoditi presso questo Centro concernenti Sinigaglia, una missiva del Centro CS di Cagliari datata 16 luglio 80, con la quale si riferiva di un soggiorno in Cagliari del 5 luglio precedente, cioè otto giorni dopo il disastro del DC9 Itavia.

Parisi, sentito come testimone, riferisce di esser venuto a conoscenza delle dichiarazioni di Sinigaglia nell'89 e che per tale motivo dispose l'invio del capitano Castaldi e di un sottufficiale del Centro presso l'Arma di Milano, che ne avevano fatto richiesta. Il capitano e il sottufficiale al loro rientro predisposero una relazione. Non fornisce alcuna spiegazione sul perchè gli accertamenti sulla sede dei servizi francesi a Milano furono svolti sul civico 42 di Corso Venezia e non sul civico 46 come invece aveva indicato Sinigaglia. Si limita a dire "non so spiegarmi perché le indagini siano state compiute in tal maniera".

In relazione alla omissione del numero dei giornalisti che avevano avuto contatti con Sinigaglia, Parisi afferma di aver ritenuto del tutto marginale il dettaglio, in quanto aveva ricevuto assicurazione che l'ufficiale di PG che aveva ricevuto le confidenze di Sinigaglia - il tenente Zuliani - le aveva riferite dettagliatamente al titolare dell'inchiesta (v. esame Parisi Giorgio, GI 12.09.90).

Interrogato - a seguito della comunicazione giudiziaria - conferma le precedenti dichiarazioni. Riconduce la decisione di disporre l'informativa alla Centrale all'intento di prevenire eventuali richieste del CESIS e registrare il Sinigaglia nella categoria dei cosiddetti "venditori di fumo". Non si comprende su quale base tale definizione - data la mancanza di seri accertamenti - possa essere stata attribuita a Sinigaglia.

Parisi arriva addirittura a giustificare l'assenza di interesse sul soggiorno a Cagliari nel luglio 80 "perché si trattava di una nota che riguardava dieci anni prima e che confermava la personalità del Sinigaglia

come truffatore” (v. interrogatorio Parisi Giorgio, GI 15.07.92). Queste affermazioni non appaiono conformi al vero, giacchè dalla nota del Centro CS di Cagliari, non si rileva alcuna indicazione che lasciasse supporre che Sinigaglia fosse in realtà un truffatore. In effetti quella nota si limitava a segnalare la singolare presenza del soggetto, che senza alcuna palese giustificazione spendeva molto denaro.

Tra l'altro, in quella nota appare il riferimento ad una utenza telefonica della rete di Milano, che da accertamenti svolti a suo tempo era risultata intestata ad una società farmaceutica. Tale indicazione avrebbe dovuto attirare l'attenzione del S.I.S.MI di Milano, in quanto in uno dei due indirizzi riferiti da Sinigaglia al tenente Zuliani, come sede dei servizi informativi francesi, risulta risiedere tale “Lepeyre dott. Francesco”, titolare proprio di una ditta farmaceutica.

Non può però ravvisarsi nella condotta del Parisi il falso ideologico per omissione, così come rileva anche il PM, ma eventualmente solo il favoreggiamento personale, reato per il quale è già operante la causa estintiva della prescrizione. Per tali ragioni deve dichiararsi non doversi promuovere l'azione penale a carico del predetto.

12. Raimondi Salvatore.

Raimondi Salvatore nel 1980 era il comandante della squadra di P.G. presso la Compagnia Carabinieri di Crotone, con il grado di maresciallo. Intervenuto in Castelsilano in occasione della caduta del MiG libico, è stato indiziato di falsa testimonianza e favoreggiamento personale. E' stato escusso da questo GI il 31.03.87, il 27.03.91 e il 06.07.94. Ha dichiarato di aver appreso della notizia della caduta del MiG libico dal capitano Inzolia, che gli aveva telefonato alla propria abitazione, verso le 13.30-14.00, mentre si trovava a pranzo. Raggiunsero il luogo della caduta alle ore 14.30-14.35 con un'Alfetta, guidata dallo stesso capitano.

In proposito bisogna ricordare quanto riferito testualmente dal questo ufficiale: “verso le 15.00 mentre mi trovavo a casa del Dirigente il Commissariato di Crotone dott. Bagnato, sono stato raggiunto da una telefonata del centralinista della Compagnia con la quale mi si avvertiva che nei pressi di Castelsilano era caduto un aereo...” (v. esame Inzolia Vincenzo, GI 18.07.88).

Il Raimondi poi ricordava di aver rinvenuto, sul luogo della caduta, uno zainetto ove sembrava ci fossero dei pacchetti per le medicazioni ed il casco del pilota. Portò all'ufficiale la targhetta dello zainetto ed il casco. Sul

casco v'era una scritta in cirillico. Il capitano Inzolia, chiamò un suo collega di Catanzaro che conosceva il russo. Si potè così capire che si trattava del nome e del numero di matricola del pilota. Dopo la consegna di quel casco all'ufficiale non sapeva dire a chi fosse finito. Ricordava però che presso il Comando Gruppo di Crotone non fu portato alcun oggetto o documento rinvenuto sul luogo dell'incidente.

A questo proposito il capitano Inzolia, a specifica richiesta riguardo alla conservazione, repertazione e consegna dei reperti ad una Autorità Giudiziaria, ha così riferito: “Credo che lo lasciai in macchina per poi... e poi... l'avrò consegnato a qualcuno, non mi ricordo insomma, probabilmente al Magistrato, non...”; “E' chiaro, il mio autista restava in macchina, quindi ne era, ne diventava immediatamente responsabile”; “No, guardi adesso a chi materialmente lasciai questo non glielo posso dire...”.

Raimondi ha ascoltato alcuni testimoni di cui fece regolari verbali, scritti a mano, che ha consegnato al superiore Reparto di Catanzaro o al Sost. Proc. di Crotone dr. Brancaccio. Ha escusso di sicuro due persone, marito e moglie, che abitavano nella contrada ove era caduto l'aereo, proprio sul pianoro sovrastante.

Sul posto, cioè su questo pianoro trovarono il dr. Scalise, allora medico condotto di Castelsilano e l'avv. Michele Ruggiero, Pretore onorario della Pretura di Savelli competente per territorio. Giù nel burrone erano discesi due militari della Compagnia di Cirò Marina, di cui non ricordava i nomi. Non sapeva dire se ci fossero militari di S. Giovanni in Fiore. Subito dopo di loro, arrivarono i Vigili del Fuoco.

E' ritornato sul luogo in occasione della visita di una delegazione libica, otto-dieci giorni dopo il fatto. Non ricordava di aver accompagnato delegazioni americane. Dagli atti si rileva che in seguito a perquisizione del 26.10.1995 è stato rinvenuto presso di lui, tra l'altro, un biglietto da visita recante la scritta “United States Air Force Office of Special Investigations Mario Bianco John W. Slaughter Special Agent Office 423926-423471 Home Base Usaf San Vito”.

Ricordava che il cadavere giaceva bocconi e di non averlo mosso. Il capo, per quello che si poteva osservare, appariva integro nella parte occipitale. Ricordava bene che a partire dalla testa v'era un rigagnolo di sangue i bordi lati esterni si erano coagulati mentre “al centro appariva fresco”, cioè sembrava ancora liquido. Il cadavere vestiva una tuta da aviatore e calzava stivaletti alla caviglia. L'aereo come insegna aveva una foglia di edera verde su un'ala.

Questo comportamento in sede testimoniale, in contrasto con una serie di circostanze incontroverse e con dichiarazioni dell'Inzolia, oltre che

contraddittorio in sè, ha determinato la sua indiziatura per le ipotesi di reato premesse cioè la falsa testimonianza ed il favoreggiamento personale.

La perquisizione eseguita nei confronti del sottufficiale il 26.10.95, ha portato all'acquisizione di due agende e come già precedentemente annotato del cartoncino sopra specificato.

Infine occorre rammentare che il maresciallo Raimondi, quale collaboratore del capitano Inzolia ha preso parte l'11.07.80 al volo, da e per Crotone, effettuato con elicottero dell'Elinucleo Carabinieri di Vibo Valentia, ma nulla ha riferito su tale missione.

Considerato, però, che nessun elemento concreto emerge dagli atti che possa provare la falsità delle sue dichiarazioni o che egli abbia inteso favorire altri, si deve dichiarare non doversi promuovere alcuna azione penale nei suoi confronti.

13. Santoliquido Claudio.

Santoliquido Claudio all'epoca dei fatti era in servizio con il grado di tenente presso l'8° Elinucleo Carabinieri di Vibo Valentia.

Nell'ambito di questo procedimento è indiziato dei reati di falsa testimonianza (art.372 c.p.) e favoreggiamento personale (art.378 c.p.) per le dichiarazioni rese dinnanzi a questo GI nel corso dell'esame testimoniale del 12 novembre 93, riguardo ai tempi ed alle modalità della sua attività per il recupero del velivolo MiG23 libico in località Castelsilano ed inoltre per la presunta "clandestinità" di tale attività di recupero.

Il tenente Santoliquido, nel 1980 era in servizio presso il Reparto Elicotteristico dell'Arma di Vibo Valentia, con l'incarico di Vice Comandante, ma nel mese di luglio di quell'anno rivestiva la carica di Comandante interinale dell'Elinucleo per l'assenza del Comandante titolare.

Prima di considerare le specifiche evidenze e le conseguenti valutazioni si reputano opportune alcune osservazioni sul ruolo dell'ufficiale pilota in sede di esame generale della vicenda del MiG libico e prima ancora un breve inquadramento di quell'importante Reparto di volo dell'Arma cui era addetto nell'80 il Santoliquido. L'Elinucleo di Vibo Valentia nell'80 disponeva di una notevole consistenza organica e di una buona struttura logistica, ma soprattutto era dotato di mezzi che non possedevano gli altri reparti di volo della Polizia di Stato e della Guardia di Finanza dislocati in Calabria. Tale configurazione è stata spiegata dallo stesso Santoliquido che sulla specialità dell'Elinucleo riferisce che il suo "impiego primario in Calabria era finalizzato ai sequestri di persona", cioè al trasporto delle squadriglie impegnate nel contrasto ai sequestri, ed inoltre nel Cosentino e

nel Crotonese per gravi fatti di sangue, non insoliti in quelle zone. Pur aggiungendo che le missioni nel Crotonese e nella Calabria superiore erano piuttosto saltuarie (v. interrogatorio Santoliquido Claudio, GI 05.07.96).

Appare così quale fosse la motivazione d'impiego dell'Elinucleo in Calabria per le operazioni relative al rinvenimento e recupero del MiG libico nella Sila: una accentuata vocazione operativa del Reparto specialistico, l'esperienza consolidata del personale in occasioni di servizio difficili e rischiosi, l'affidabilità delle macchine e quindi la peculiarità di quegli elicotteri di cui era dotato il Reparto, unico nell'area dell'incidente ad avvalersi di mezzi idonei sia al trasporto, sia al trasferimento di numerose persone. Infatti oltre agli elicotteri AB 206, leggeri e da ricognizione, esso disponeva di AB 205 che potevano trasportare fino a 13 persone, equipaggio compreso. (v. interrogatorio Santoliquido Claudio, GI 05.07.96).

A proposito dell'attività dell'Elinucleo va fin d'ora anticipato che fu proprio il Reparto di Vibo a portare in volo, in data 11.07.80 da Crotone, quel capitano Inzolia che la notte stessa dell'incidente si era inspiegabilmente interessato alla situazione del DC9 Itavia. Ma va anche detto che proprio Santoliquido smentisce Inzolia, lì ove questi sosteneva che nelle operazioni aeroterrestri rientrassero anche le ricerche di ricettatori di autovetture. Dalla verbalizzazione emerge che un elicottero si alza in volo o se sta già in volo può essere indirizzato per ricerche di autoveicoli, quando si tratta di vetture di rilevante valore e solo nell'immediatezza di rapine o di furti. (v. interrogatorio Santoliquido Claudio, GI 05.07.96)

Il ruolo dell'allora tenente Santoliquido nelle attività di recupero del MiG23 emerge in dettaglio dalle dichiarazioni rese da un pilota dell'Alitalia, il Comandante Zanchetta Francesco, e dalla consorte Orsini Alberta che, come già s'è detto, hanno coinvolto l'ufficiale dell'Arma in una sorta di intervento anticipato sul MiG che nella versione ufficiale dei fatti è spostato al 18.07.80.

Ancor prima della deposizione di Zanchetta la partecipazione di Santoliquido al recupero del relitto del velivolo libico aveva interessato l'inchiesta sotto il profilo dell'apporto tecnico-operativo fornito dall'ufficiale pilota che il 20.07.80 era stato capace di imbracare e spostare una parte consistente dei rottami del MiG libico, calandosi con il potente elicottero AB205 nel ripido vallone di Timpa delle Megere in agro di Castelsilano. Santoliquido aveva già svolto un'attività volativa a Castelsilano in data 19.07.80 e nell'occasione aveva sorvolato il luogo di caduta trasportando a bordo dell'elicottero dell'Arma personale dell'Aeronautica Militare, tra cui il generale Tascio, e due cittadini stranieri, Hefti e Boris Zolatoriof.

L'indiziato, benché all'epoca dei fatti, fosse il Comandante interinale del Reparto Elicotteristico, sentito da questo GI non ha rilasciato informazioni rilevanti o di particolare utilità per l'attività istruttoria. Anche di fronte a circostanze che risultano agli atti, come i nominativi del personale straniero trascritti sul libro dei voli dell'8° Elinucleo, ha risposto di "non aver mai sentito il nome Hefti, nè quello di Boris Zolatoriof" (v. esame Santoliquido Claudio, GI 12.11.93).

Dal libro dei voli dell'Elinucleo risulta che anche in data 22.07.80 il pilota Santoliquido, a bordo dell'elicottero AB205, ha trasportato un folto numero di passeggeri; tra questi spicca di nuovo il nominativo del generale Tascio che nell'occasione viene accompagnato da due suoi collaboratori di fiducia, il colonnello Bomprezzi ed il tenente colonnello Argiolas. In questa missione emerge per la prima volta il nominativo dell'ufficiale americano maggiore Walter Warren.

Deve pertanto essere rilevata la superficialità delle dichiarazioni rese dall'ufficiale - con particolare riferimento all'esame testimoniale reso il 12.11.93 - che, necessariamente a conoscenza di fatti di rilievo quantomeno sui dettagli del recupero del MiG libico (soprattutto in considerazione della sua attivazione per quelle particolari operazioni) si è limitato a fornire generiche e limitate dichiarazioni, minimizzando su informazioni importanti come l'attività svolta da quel gruppo di ufficiali salito a bordo del velivolo di cui era pilota.

Si deve anche osservare che nella prima deposizione il Santoliquido, pur essendo come s'è visto Comandante interinale nel periodo d'interesse, non ha ricordato alcunchè della missione volativa svolta da un elicottero del Reparto il giorno 18 proprio sul luogo di caduta del MiG. Quell'elicottero, un AB206 pilotato dall'anziano ed esperto maresciallo Motta, si era recato in ricognizione sul vallone appena giunta la notizia dell'incidente e da quanto rilevato in atti aveva fatto rientro a Vibo soltanto il giorno successivo, interrompendo la missione nel pomeriggio del 18 per avverse condizioni meteo. A proposito di questa missione, risulta più eloquente la testimonianza del sottufficiale che quantomeno chiarisce le motivazioni e le modalità dell'intervento e cioè il soccorso di un velivolo che aveva avuto un incidente nella zona del Crotonese, in base ad una segnalazione della sala operativa dell'Elinucleo di Vibo. Il sottufficiale arrivato sul posto si era tenuto in contatto radio con il Comandante della Compagnia di Crotone, il capitano Inzolia cioè. Poi erano stati costretti ad atterrare a Sellia Marina per avverse condizioni meteorologiche. (v. esame Motta Sebastiano, PG 11.06.97)

Una conferma di questa missione del 18 proviene da una nota dello SMA, 3° Reparto del 19.07.80, che riepiloga gli avvenimenti del 18 luglio. Occorre però notare che mentre il Motta ha riferito che erano stati effettuati soltanto sorvoli dell'area dell'incidente, dalla nota dello SMA risulta invece una vera e propria ispezione sul luogo con la rilevazione di circostanze di dettaglio - le scritte sul casco del pilota, le condizioni del paracadute, il rinvenimento di una valigetta recante scritta in arabo - sicuramente non rilevabili dall'alto ma individuabili solo con ispezione a terra.

In questa inescusabile lacuna testimoniale, che denota un atteggiamento quantomeno riduttivo, il sottufficiale si allinea con il comportamento elusivo del suo Comandante pro-tempore tenente Santoliquido.

Altra rilevante lacuna sull'attività effettivamente svolta dal Reparto di volo e dall'ufficiale pilota nei giorni precedenti il 18 luglio deve essere individuata nella missione effettuata proprio il 17 luglio da Santoliquido e due sottufficiali, con elicottero da ricognizione AB206 da Vibo nel Crotonese (una ricognizione, genericamente individuata con la registrazione al libro dei voli "aerocooperazione terrestre", della durata di ore 2 e 55'). La testimonianza del maresciallo Bello al riguardo è estremamente generica "non sono in grado di fornire alcuna precisazione sull'attività volativa del 17.07.80. Neanche rivedendo le registrazioni effettuate sul libro dei voli mi riaffiorano ricordi. In merito alla fotocopia della "strip" del 17.07.80 si potrebbe ipotizzare, relativamente alle città menzionate, un eventuale contatto al fine di salutare dei colleghi". (v. esame Bello, PG 11.06.97).

Questo quindi il ruolo dell'ufficiale dell'Arma nel recupero del MiG23 e la relativa attività volativa dell'Elinucleo di Vibo nel luglio '80, che occorre precisare prima di esaminare le dichiarazioni di Zanchetta. L'indiziato a luglio 80 si trova a dirigere il Reparto di volo - questo Elinucleo che, come si è visto, è attivo nell'area silana e crotonese proprio nei giorni precedenti la data convenzionale del 18 di luglio - e partecipa alla fase iniziale delle operazioni di recupero del MiG, entra in contatto con la missione italo libica, conosce sul posto il generale Tascio e soprattutto profonde ogni sforzo per collaborare allo spostamento del relitto del velivolo; ma a richiesta di questo Ufficio non è in grado di fornire le informazioni essenziali sulla effettiva attività di volo svolta prima del 18 ed il 18 stesso con la ricognizione svolta dal velivolo AB 205 pilotato dal Motta; come non è di alcuna utilità quando riferisce sulle condizioni e caratteristiche del relitto e sulle persone trasportate nelle sue missioni di volo per il MiG libico.

L'atteggiamento dell'ufficiale pilota dopo la versione dei coniugi Zanchetta, come si vedrà meglio a breve, assume caratteri di maggiore chiusura, considerato che con quelle testimonianze il ruolo di Santoliquido si colloca nell'ambito della presumibile scoperta della caduta del MiG in periodo di tempo antecedente il 18 luglio, e della conseguente "clandestinità" del recupero di quel velivolo.

La testimonianza dei coniugi Zanchetta, che costituisce il carico indiziario prevalente nei confronti del Santoliquido, emerge in modo incidentale nell'inchiesta. La situazione riferita spontaneamente dagli Zanchetta e la conseguente istruttoria devono essere specificamente descritte.

A proposito della casualità dell'apporto di Francesco Zanchetta e della moglie professoressa Alberta Orsini si nota che ufficiali di PG della Guardia di Finanza addetti all'istruzione del presente procedimento, durante un diverso servizio presso l'Alitalia, nel gennaio 96 incontrano il detto Zanchetta, comandante pilota e responsabile del Servizio addestramento della compagnia di bandiera. In quella circostanza Zanchetta d'iniziativa riferisce fatti appresi sulla caduta del MiG libico. La versione del Comandante Alitalia permette di retrodatare l'incidente di alcuni giorni fino a presumerne la coincidenza con la caduta del DC9 Itavia.

Vale per la ricostruzione del fatto il relativo rapporto della Guardia di Finanza i cui elementi di rilievo, precisamente indicati, sono i seguenti: "a. Egli – cioè lo Zanchetta - insieme alla moglie, aveva trascorso un periodo di vacanza sulla costa calabra in una località vicina a Lametia Terme nel periodo compreso tra la fine di giugno e la prima decade di luglio dell'anno 1980, unitamente ad un amico pilota ufficiale dei Carabinieri, all'epoca in servizio presso il locale Reparto Elicotteristi dell'Arma con il grado di tenente o di capitano, tale Claudio Santoliquido che all'epoca delle dichiarazioni avrebbe prestato servizio in Bari o località prossima.

b. Il rapporto di ottima amicizia che intercorreva nel periodo indicato tra Zanchetta e Santoliquido e che permaneva anche al tempo delle dichiarazioni pur nella sporadicità dei contatti, risale alle frequentazioni di lavoro da parte del comandante Zanchetta all'aeroporto di Lametia Terme ed ai contatti in quegli ambienti aeroportuali di volo.

c. Durante la vacanza citata, in una serata di poco successiva all'arrivo, mentre erano a cena sul mare e nel corso di una confidenziale e disinvolta conversazione sulle rispettive esperienze di lavoro, il Santoliquido gli aveva raccontato quanto segue:

- di aver partecipato, alcuni giorni prima, ad un'operazione di spostamento di un aereo militare caduto in un vallone della Sila;

- di essere riuscito con il proprio elicottero ad imbracare e spostare il relitto dell'aereo, dopo vari tentativi andati a vuoto da parte di altri mezzi aerei.

d. Zanchetta non aveva più parlato di questo racconto con l'amico Santoliquido nè da Santoliquido aveva mai avuto alcun ulteriore riferimento.

e. Sempre Zanchetta negli anni passati aveva parlato di questo episodio ad alcuni conoscenti dell'Aeronautica Militare, di livello gerarchico non elevato, ma da parte di queste persone non aveva avuto cenno di interesse.

Zanchetta aggiunge altre circostanze di cui ha una memoria meno definita e certa di quanto esposto sopra:

- il relitto dell'aereo militare era stato caricato e trasferito su automezzo NATO;

- il Santoliquido si era meravigliato del rinvenimento di un aereo militare con i serbatoi (supplementari) pieni di carburante”.

A seguito delle dichiarazioni era seguita, nella medesima serata del 25.01.96 una sintetica conversazione telefonica, in cui lo Zanchetta, richiesto dalla PG, aveva aggiunto: “egli e la moglie, il 28 o il 29 giugno 80, erano partiti in volo da Ciampino per Lamezia Terme, ove erano stati accolti da Santoliquido e da lì avevano proseguito in macchina con lo stesso Santoliquido; avevano fatto rientro a Roma tra il 10 ed il 12 luglio 80; che egli aveva personalmente riscontrato nei propri ruoli di stipendio del 80 un periodo di turni liberi dal servizio, per ferie o riposo, dal 26 giugno al 15 luglio 80; che quindi il periodo effettivo di permanenza in Calabria era stato di 10-12 giorni.”

Zanchetta, sentito poi da questo G.I., conferma nella sostanza le sue dichiarazioni, ma attenua il suo ricordo, o meglio “sfuma” su alcuni passaggi che avrebbero potuto condurre all'esatta identificazione della fonte delle notizie sul MiG e alla datazione dell'evento.(v. esame Zanchetta Francesco, GI 27.01.96). Conferma anche il periodo delle vacanze con la famiglia tra la fine di giugno e la prima metà di luglio in Calabria e dichiara, documentandolo, che quell'estate fu libero dal servizio dal 27 giugno al 14 luglio; la partenza era avvenuta uno o due giorni dopo l'inizio delle ferie ed il rientro due o tre giorni prima del termine, il 15 di luglio.

Avevano fatto il viaggio Roma-Lamezia con l'Itavia e a bordo si era parlato del DC9 caduto uno o due giorni prima. Erano stati accompagnati dall'aeroporto alla spiaggia della vacanza da uno dei suoi “conoscenti” in Calabria.

E sui conoscenti Zanchetta si riferisce genericamente ad ambienti della Guardia di Finanza, dell'Arma dei Carabinieri e della Polizia di Stato. A questa prima seguono ulteriori modificazioni rispetto alla versione data alla PG: “nel periodo di vacanza iniziato in quel modo qualcuno potrebbe

avermi parlato di un MiG caduto in Calabria in un vallone...”. L’uso del condizionale attenua immediatamente la certezza. E proseguendo: “...ma non escludo che questo racconto potrebbe essermi stato fatto in un periodo successivo”. (v. esame Zanchetta Francesco, GI 27.01.96) Anche se è evidente che un racconto di tal genere in Calabria e in un periodo diverso da quella vacanza si porrebbe di certo a lunga distanza anche dalla caduta “ufficiale” di quel velivolo, e in questo caso non ve ne sarebbe stata ragione, perché quell’evento già sarebbe stato reso noto da ogni mezzo di comunicazione.

In effetti queste considerazioni sono superate nel corso della deposizione allorché Zanchetta precisa che quella conversazione si era svolta pochissimo tempo dopo il disastro del DC9 Itavia ed in terra calabrese: “Ricordo che dal momento che l’argomento del giorno era il DC9 Itavia caduto...” e poi di seguito “...qualcuno mi abbia detto che lì in Calabria, in un vallone, era caduto un MiG”. Aggiunge poi: “La stessa persona che mi diceva questo, aggiungeva di aver partecipato personalmente alle operazioni di recupero, e per avvalorare il discorso specificava anche che “per ragioni di sicurezza - qui Zanchetta riferiva in prima persona le parole pronunciate dalla sua fonte - dopo aver visionato il relitto, onde procedere ad operazioni più sicure di recupero, ho chiesto ed ottenuto lo sgancio dei serbatoi supplementari, che contenevano ancora carburante”. (v. esame Zanchetta Francesco, GI 27.01.96)

Sia i tempi che alcuni importantissimi dettagli sul contenuto della conversazione sono espressi dal Comandante Alitalia con lucida nitidezza: “Ricordo che ancora non vi erano vere e proprie ipotesi sui motivi dell’incidente del DC9 Itavia”. Si noti in particolare quella frase detta dall’interlocutore e ben ricordata dallo Zanchetta che è massimamente eloquente: “I motivi per cui cadono gli aeroplani sono talmente tanti e sono così tanti gli aerei che cadono, che qui per esempio è caduto un MiG.” (v. esame Zanchetta Francesco, GI 27.01.96)

Il ricordo di Zanchetta - cioè la memoria di quel racconto rimasta ben impressa nel teste, come da lui stesso dichiarato: “il ricordo del racconto è preciso” (v. esame Zanchetta, G.I. 27.01.96) - comprende anche particolari delle modalità di recupero. E va tenuto presente che il recupero ufficiale del MiG23 si è svolto tempo dopo la partenza degli Zanchetta dalla Calabria, mentre il recupero di parti d’interesse dell’aereo appare essere avvenuto subito dopo la caduta e con ogni probabilità anche il recupero dei serbatoi supplementari, se effettivamente rinvenuti, deve essersi svolto prima della data ufficiale, considerato che nessuno dei soccorritori ufficiali ha visto quei serbatoi. Quanto ai luoghi delle conversazioni Zanchetta rende alcune

informazioni che pur nella loro genericità sono sufficientemente indicative “presumibilmente è avvenuta ... in una località di mare prossima a Tropea ... dove si trovava un albergo-campeggio costituito da bungalows e sistemazioni per roulotte e tende ...”.

Prima di passare alla versione della moglie di Zanchetta, un ultimo periodo delle dichiarazioni di costui, che si ritiene opportuno sottolineare a proposito della situazione da cui trae origine la descrizione dei detti coniugi: “Io ricordavo sino a ieri che la fonte di questa confidenza potesse essere il capitano Santoliquido, anzi devo precisare che nei giorni scorsi il Centro Addestramento Alitalia ha subito un’ispezione da parte della G.di F; essendo io presente, il maresciallo Loi che procedeva al controllo degli atti, ha notato nella stanza della segreteria una fotografia che riproduceva le frecce tricolori. Ho notato che era interessato a tale fotografia e alla mia esclamazione ‘purtroppo qualcuno di loro non c’è più, egli ha detto ‘purtroppo lo so, soprattutto coloro che erano coinvolti nel fatto di Ustica’. In un momento successivo, mentre ci trovavamo dentro il mio ufficio, ho iniziato a fare delle ipotesi sul detto evento. Ho detto che avevo una mia ipotesi personale secondo la quale l’aeromobile trasportava bombole da sub, che potevano essere trasportate cariche invece che scariche e che l’esplosione di queste bombole avrebbe potuto determinare la caduta del DC9 Itavia. Parlando dell’evento Ustica io ad un certo punto ho detto, visto che il sottufficiale mi aveva riferito che si era interessato all’inchiesta, che sarebbe stato interessante sviluppare le modalità di recupero del MiG caduto in Calabria. Il maresciallo mi ha chiesto chi mi avesse parlato del MiG, io ho riferito che dovrebbe essere successo durante una vacanza e quindi con la persona con la quale avevo trascorso la vacanza stessa, cioè l’allora tenente o capitano dei CC., Claudio Santoliquido.” (v. esame Zanchetta Francesco, GI 27.01.96)

Per quando riguarda la testimonianza della Orsini, il suo ricordo è nitido con una sola incertezza, sull’anno in cui ella e la sua famiglia trascorsero la vacanza in Calabria, se nell’80 o nell’81. Anche se occorre precisare che tale incertezza è superata dalle indagini che hanno accertato - prima con indagini bancarie e dopo con un attento esame documentale dell’esercizio turistico individuato - che gli Zanchetta erano stati ospitati dal villaggio “Il Paradiso del Sub” a Marina di Zambrone dal 29 giugno al 13 luglio del 1980. Comunque la Orsini ricorda che in quegli anni andavano sempre in vacanza tra la fine di giugno e la prima decade di luglio. Erano giunti in Calabria con un volo Itavia pochi giorni dopo l’incidente di Ustica.

L’ufficiale dei Carabinieri, all’epoca tenente o capitano di complemento, che aveva organizzato la vacanza, aveva mandato

all'aeroporto una vettura con probabilità dei Carabinieri, pur non ricordando se l'autista fosse in divisa o in borghese. Infine la moglie di Zanchetta rammenta una serie di altri particolari sul Santoliquido e sulla decisione di quelle vacanze, che sostanzialmente confermano i punti essenziali della ricostruzione delle vacanze calabresi dell'anno 80. Anche se poi si sovviene che avevano incontrato il Santoliquido anche a Roma, quando questi per ragioni di servizio raggiungeva l'aeroporto di Pratica di Mare ed era loro ospite a cena nell'abitazione di Casal Palocco (v. esame Orsini Alberta, GI 22.02.96).

Interrogato, successivamente alla deposizione degli Zanchetta, come indiziato, Santoliquido ha confermato quelle generiche dichiarazioni già rese nel novembre 93 sulla sua attività per il MiG a partire dal 18 luglio 80, mentre non ha ricordato se quelle vacanze con gli Zanchetta fossero state proprio nell'80. Quindi sulle sue vacanze degli anni 79, 80 e 81 non apporta lumi, nè sulle date della vacanza in cui aveva incontrato la famiglia Zanchetta. Ricorda solo che in un'estate - ma è capitato una sola volta - avevano frequentato lo stesso villaggio, gli Zanchetta in bungalow e la sua famiglia in tenda. Gli Zanchetta avevano raggiunto la Calabria con il volo Roma-Lamezia ed egli era andato a prenderli all'aeroporto con la sua macchina, per accompagnarli al villaggio turistico. A contestazione che in quell'anno, cioè nell'80, egli era stato in licenza tra il 26 giugno e il 13 di luglio, egli dichiara che se così risulta dal foglio matricolare così deve essere stato. Contestategli poi le dichiarazioni della Orsini, ammette di ricordare che gli Zanchetta arrivarono con l'aeroplano e di averli accompagnati, non ricorda però se è andato a prenderli o se li ha fatti accompagnare. Così come non ricorda la telefonata con la quale egli ironizzava sul fatto che avessero preso un volo Itavia subito dopo l'incidente di Ustica.

L'indiziato di fronte alla contestazione di quelle dichiarazioni di Zanchetta e della Orsini che lo individuavano con certezza come l'interlocutore del Comandante Alitalia quell'estate dell'80 in Calabria, - dichiara che può aver parlato del MiG con tantissime persone, ma ad operazione effettuata, dopo cioè le date che risultano dai documenti, e comunque afferma che se ne ha parlato con Zanchetta è stato soltanto dopo il 18 luglio. A proposito delle altre circostanze e ricordi della vacanza 80 da parte degli Zanchetta, il Santoliquido risponde asserendo che nel ricordo dei testi con ogni probabilità è avvenuta una trasposizione temporale.

Alla contestazione delle precise affermazioni della Orsini che ha dichiarato di aver saputo, da qualcuno appartenente all'Arma, e quindi con probabilità dallo stesso Santoliquido, che vi erano state operazioni di sopralluogo compiute dai Carabinieri prima del rinvenimento ufficiale (v.

esame Orsini Alberta, GI 22.02.96), l'indiziato rispondeva di non aver potuto raccontare un fatto del genere, perché esso non era mai avvenuto e di non vedere per quale motivo avrebbe dovuto "fare da solo o con qualcuno una cosa del genere, che è così segreta, e poi raccontarlo ad un amico a cena". Infine ribadisce di non ricordare assolutamente i "taniconi" di cui riferisce Zanchetta (v. interrogatorio Santoliquido Claudio, GI 05.07.96).

L'indiziato, in conclusione, non riesce a contrapporre alle dichiarazioni degli Zanchetta - connotate da sufficiente puntualità e precisione soprattutto considerato il notevole lasso di tempo trascorso tra la testimonianza relativamente recente e da quella vacanza in Calabria - altrettanto convincenti e nitide argomentazioni.

D'altra parte la retrodatazione della caduta del MiG23 e dei conseguenti eventi trova rispondenza in quegli altri indizi e prove di cui s'è detto in parte generale. Deve però dirsi che, nonostante l'inattendibilità della versione del Santoliquido, non si raggiunge a suo carico una sufficienza probatoria per esercitare l'azione penale ed imporne il rinvio a giudizio. Deve di conseguenza dichiararsi non doversi promuovere l'azione penale.

14. Santucci Giorgio.

Il generale Santucci Giorgio, all'epoca dei fatti Addetto aeronautico presso l'Ambasciata italiana a Washington, è stato indiziato dei delitti di calunnia in danno del defunto generale Rana Saverio e di falsa testimonianza per aver dichiarato dinanzi alla Commissione Stragi, nella seduta del 20 luglio 89, che lo stesso Rana, all'epoca responsabile del RAI, nell'estate del 1980 avrebbe portato con sé a Washington un nastro radar concernente il disastro di Ustica per farlo esaminare dalla Federal Aviation Agency; e che da tale esame non sarebbe emerso alcunchè di rilevante. Con ciò accusando il Rana di fatti astrattamente qualificabili come abuso in atti di ufficio, giacchè il Rana non aveva alcun titolo per compiere un'operazione del genere, anche in ipotesi che non si trattasse degli originali, ma soltanto di una delle copie effettuate nell'immediatezza dei fatti. A sostegno di tali circostanze aggiungeva che il Rana era stato suo ospite negli Stati Uniti; ma di non esser certo che lo fosse stato anche il suo accompagnatore dott. Fiorini.

Tali dichiarazioni venivano rese dal Santucci anche alla Commissione Pisano in data 20.04.89; in questa occasione precisava di essere assolutamente certo di quanto affermato dai tecnici della FAA – cioè di non

aver visto nulla sul nastro, neanche la traccia del DC9 – perché in quella occasione si era adoperato quale interprete, in quanto il Rana e il suo collaboratore avevano poca familiarità con la lingua inglese.

Alla Commissione Stragi, come detto in data 20.07.89, il Santucci specificava che l'episodio di cui sopra era accaduto per le scale o sul portone della FAA, ricordando che il funzionario di quell'Agenzia aveva riferito quanto segue: “Siamo spiacenti di non potervi aiutare, perché in questo nastro – la parola usata fu Tape – non si vede assolutamente nulla”.

Indubbiamente notevoli sono gli elementi di perplessità emergenti dalle dichiarazioni del Santucci, smentite nettamente dagli stretti parenti del generale (già defunto al momento delle dichiarazioni rese dal Santucci) e dalla documentazione esibita, come non riscontrate negli atti ufficiali del RAI.

Infatti sia la moglie che le figlie hanno dichiarato che il congiunto nel 1980 aveva compiuto solo due viaggi negli USA; il primo in ottobre a Washington, il secondo in dicembre, ma forse solo a New York; quindi non in estate, come dichiarato dal Santucci. Inoltre la moglie riferiva che il marito non le aveva mai detto di aver pernottato nell'abitazione del generale Santucci.

Anche sulle copie del passaporto consegnate dalla vedova del Rana e sulla documentazione acquisita presso gli uffici del RAI relative alle missioni all'estero del predetto, è risultato che lo stesso aveva compiuto nell'80 soltanto due viaggi negli Stati Uniti, il primo dal 03.10.80 al 12.10.80, il secondo dal 06.12.80 al 16.12.80. Dovrebbe perciò discendere che il Rana non sia stato in USA nel periodo indicato dal Santucci.

Anche l'accompagnatore del Rana, l'ingegnere Fiorini Vittorio, funzionario del RAI, ha dichiarato di aver compiuto negli USA un viaggio con il Presidente nell'autunno dell'80 presso la Federal Aviation Agency a Washington; che il Rana non gli disse mai di aver portato con sé i nastri di Ciampino; di aver incontrato solo il primo giorno della visita nella sede dell'ambasciata italiana il generale Santucci, amico di Rana e suo conoscente.

Il collaboratore del generale Santucci, generale Sala Sergio nell'80 Addetto aeronautico aggiunto, ha dichiarato invece, in contrapposizione di quanto riferito dai familiari ed emerso dalla documentazione, di aver lasciato gli Stati Uniti una decina di giorni dopo il 31 agosto 80 (data di fine incarico) per il periodo di sovrapposizione con il successore colonnello Caminiti Roberto. E prima di lasciare Washington ricordava di aver visto il Rana che conosceva da tempo, in visita al generale Santucci nella sede dell'ufficio, e di essersi recato a salutarlo.

Ulteriori elementi di perplessità emergono, come rilevato dal PM, inoltre dal particolare contesto in cui maturano le dichiarazioni del Santucci, che in realtà riprendono il contenuto di una dichiarazione da lui spontaneamente resa alla Commissione Pisano, su un argomento che travalicava i confini del mandato conferito alla Commissione stessa dal ministro Zanone, ma che era in qualche modo coerente al clima di “reazione” alle conclusioni della perizia Blasi in cui la Commissione Pisano operò; non va dimenticato, a riguardo, che la perizia aveva individuato in un missile la causa della caduta del DC9 e che secondo le dichiarazioni del ministro Formica il Rana gli avrebbe confidato subito dopo il tragico evento che la causa dell’abbattimento del DC9 era appunto un missile.

In realtà con particolare riguardo alle prime attività svolte dalla Commissione Luzzatti, emerge chiaramente dagli atti che il RAI aveva già appreso dai primi di luglio dell’80 tramite contatti con la Commissione Luzzatti medesima, delle ipotesi che si formulavano sulla base dell’interpretazione dei dati radar di Ciampino; particolarmente significativo, a riguardo, l’appunto rinvenuto agli atti della Commissione Luzzatti, manoscritto, del 3 luglio 80, ove si legge “telefonato Ing. Fiorini/RAI - comunicati risultati Radar”.

Non si comprende pertanto quale bisogno avesse avuto il Rana di portare dei nastri negli USA, avendo già appreso da un contatto con esperti americani, avvenuto tramite la Commissione Luzzatti, elementi significativi in ordine alla vicenda.

Le dichiarazioni del Santucci pertanto non corrispondono al vero. Deve tuttavia essere rilevato che la condotta ascrivibile al Santucci più che come calunnia appare qualificabile, dal momento che i suoi rilievi nei confronti del Rana attengono più alla correttezza professionale che alla commissione di specifici fatti-reato, come falsa testimonianza perpetrata dinanzi la Commissione Stragi. E dal momento che il reato è stato commesso nel luglio dell’89, allorchè vigeva il regime sanzionatorio dell’art.372 c.p. precedente la normativa dell’8 giugno 92 n.306, esso è caduto in prescrizione.

Non deve pertanto promuoversi l’azione penale nei confronti del Santucci Giorgio.

A difesa Santucci, con memoria 27 gennaio 99, ha chiesto il mutamento della formula di non doversi procedere a suo carico da estinzione del reato per intervenuta prescrizione a proscioglimento perché il fatto non sussiste. A discolpa i seguenti elementi: a) egli era andato spontaneamente dinanzi alla Commissione Stragi per senso del dovere ed aveva riferito

circostanze a sua conoscenza di fatto realmente avvenute; b) ricorda che il generale Rana fu ospite nella sua residenza di Washington ed incontrò suoi collaboratori ed altre persone; in tale senso anche la deposizione del generale Sala Sergio, vice Addetto militare italiano a Washington, che aveva confermato il viaggio del presidente del RAI negli USA ed aveva affermato di averlo incontrato personalmente prima dell'11.09.80; c) considera del tutto plausibile e normale che i familiari non sapessero del viaggio negli Stati Uniti del Presidente del RAI, e quand'anche l'avessero saputo avrebbero cercato comunque di tutelarne la memoria, erroneamente convinti che potesse essere incolpato di abuso d'ufficio per aver portato quei nastri radar con sé; d) ritiene che Rana avrebbe potuto raggiungere gli Stati Uniti provenendo da Paesi per i quali non era richiesto dagli USA il visto d'ingresso (ad esempio dal Canada).

Di contro questo Ufficio ha rilevato, riguardo alla considerazione di cui alla precedente lett. b), che Santucci ha ricordato di aver ospitato negli Stati Uniti soltanto il generale Rana, ma non il suo accompagnatore ing. Fiorini Vittorio funzionario del RAI che invece ha dichiarato di aver compiuto un viaggio soltanto nell'autunno dell'80 in USA presso la FAA; Fiorini asserisce che il Rana non gli disse mai di aver portato con sé i nastri di Ciampino ed in quella occasione ricorda di aver incontrato il Santucci – amico di Rana e suo conoscente – solo il primo giorno della missione presso l'Ambasciata italiana (v. esame Fiorini Vittorio, GI 22.06.91).

In relazione alle osservazioni di cui alla prec. lett. c) occorre rilevare che le dichiarazioni del Santucci sono state nettamente smentite dai parenti del generale Rana e dalla documentazione esibita dagli stessi, nonché dal carteggio acquisito presso gli uffici del RAI.

Il passaporto del generale Rana – con riferimento a quanto osservato nella memoria difensiva, sintesi prec. lett. d) – non reca alcuna registrazione d'ingresso negli Stati Uniti per il periodo estivo dell'80 e non è sostenibile che, anche se il generale fosse transitato da altro Paese del continente americano (Canada compreso), non vi sarebbe stata apposizione di un visto all'ingresso; infatti per alcuni Paesi (ma non dall'Italia) all'epoca vi erano deroghe al regime del visto preventivo, ma non certo al controllo ed alla conseguente vidimazione del passaporto in frontiera, all'atto del passaggio in USA.

Non ultimo vale il rilievo, in contrapposizione con quanto osservato nella memoria difensiva, che il generale Rana era già a conoscenza ai primi di luglio dell'80 di elementi significativi anche in campo radaristico; a tal proposito è di aiuto un appunto manoscritto del 3 luglio 80 sopra menzionati. Tale circostanza rende difficile immaginare una concreta

motivazione dell'eventuale trasferimento dei nastri ipoteticamente operato dal generale Rana.

La formula di chiusura in favore del Santucci supera comunque le richieste a sua difesa.

15. Tramacere Luigi.

Tramacere Luigi all'epoca dei fatti era in servizio nell'Aeronautica Militare e con il grado di tenente colonnello dirigeva il 3° nucleo SIOS della Regione Aerea meridionale, con sede a Bari Palese.

Nell'ambito del processo penale in corso è indiziato dei reati di falsa testimonianza (art.372 c.p.) e favoreggiamento personale (art.378 c.p.) in relazione alle dichiarazioni rese a questo GI sul suo ruolo nella circostanza del rinvenimento del MiG23 libico e sulla sua presenza nella Sila, a Montescuro, nei giorni immediatamente successivi la caduta del DC9 Itavia ed in altri precedenti la data del 18 luglio 80. (v. esami Tramacere Luigi, GI 21.12.90 e 22.06.92 ed interrogatori GI 10.06.96 e 12.07.96)

Il tenente colonnello Tramacere che ha comandato il Nucleo SIOS di Bari per un decennio, dal luglio 76 al novembre 86 (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 10.06.96) esprime affermazioni e ricordi poco chiari e confusi sul ruolo svolto nella vicenda del velivolo libico; soprattutto nella prima deposizione, fa notevole confusione in ordine ai suoi movimenti il 18 luglio 80 e giorni seguenti (v. esame Tramacere Luigi, GI 21.12.90) e viene smentito, in sede di confronto, dai suoi collaboratori marescialli Linguanti, De Giosa e De Palma con particolare riguardo al luogo da cui egli avvistò il MiG libico ed ai contatti telefonici da lui avuti dalla sede di Bari con il Linguanti ed il De Giosa, che aveva mandato in avanscoperta per restare a disposizione del generale Tascio in Castelsilano.

E' inoltre poco chiaro se il Tramacere sia stato effettivamente presente a Montescuro nei giorni immediatamente successivi la caduta del DC9 ed ivi abbia ricevuto i suoi collaboratori, De Giosa ed il tenente Di Comite (all'epoca Vice-Comandante del Nucleo ed attuale dirigente la stessa articolazione SIOS di Bari).

Pur considerate le correzioni apportate dallo stesso Tramacere su alcune sue affermazioni iniziali (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 10.06.96) che come si vedrà in seguito si erano rivelate non veritiere - tra l'altro l'indiziato è afflitto da turbe della memoria documentate, in seguito a gravi problemi di famiglia - ed anche tenuto conto di una certa marginalità

della partecipazione del SIOS di Bari alla vicenda del MiG23 libico in quanto la gestione primaria è attribuibile al 2° Reparto dello SMA ed in particolare personalmente al generale Tascio, occorre però rilevare che il tenente colonnello Tramacere quale Comandante di un importante Nucleo appartenente al Reparto informazioni dell'Aeronautica - tali Nuclei avevano tra l'altro il compito di acquisire informazioni sui "sorvoli" di velivoli stranieri sul territorio di competenza, come ricorda lo stesso indiziato (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 10.06.96) - è l'ufficiale che si è recato in missione a Montescuro nella Sila durante il mese di luglio 80 nei giorni 11 e 12, pertanto proprio pochi giorni prima della data ufficiale di rinvenimento del MiG; ha effettuato attività volativa il 16.07.80 da Gioia del Colle anche sulla Sila; era stato a Montescuro tra il 25 ed il 29 giugno dell'80 ed è lo stesso ufficiale da cui comunque dipende il personale del SIOS di Bari recatosi tra i primi sul luogo di caduta del MiG libico in funzione di diretto supporto alle attività ivi svolte dall'allora colonnello Tascio.

Ma Tramacere, nonostante tale sua significativa qualificazione soggettiva e quelle frequentazioni silane così prossime al rinvenimento dell'aereo libico, non solo asserisce di essere stato tenuto all'oscuro dai suoi stessi dipendenti - lamentandosi di essere stato anche estromesso dalle attività svolte sul MiG dal Reparto informazioni - ma inizialmente nega anche di aver ricevuto una somma di denaro a titolo di rimborso spese per le attività connesse al recupero del MiG; ammette soltanto in un secondo momento che tale somma potrebbe essergli stata inviata dal Reparto, restando tuttavia alquanto dubbioso sulla autenticità di quel documento comprovante l'esborso del 2° Reparto. (v. lettera confidenziale dell'1.10.80 - sequestro del 12.04.96 alleg.6.1.)

Il capo del SIOS di Bari proprio nell'estate del 1980 frequenta l'Aerostello di Montescuro. Già a fine giugno vi è segnalata la sua presenza, anche se egli non ricorda al proposito i motivi della sua presenza in quella località silana così prossima al luogo ove sarebbe stato poi rinvenuto il velivolo militare libico.

Infatti l'indiziato dinanzi a questo GI afferma "sono andato poche volte a Montescuro, forse mai e nel caso fossi andato era per avere contatti con i Comandanti". (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 10.06.96)

Tale circostanza, cioè la permanenza dell'ufficiale in Montescuro per motivi di licenza (in un periodo compreso tra il 25 ed il 29 giugno 80), viene asserita dal maresciallo De Giosa a proposito di una missione svolta da quest'ultimo: "...mi sono recato a Montescuro prima del 18.07.80, credo soltanto una volta, proveniente certamente dalla Sicilia quando rientrando da Catania alla volta di Bari, dopo aver fatto rifornimento presso l'aeroporto di

Reggio Calabria, sono passato per Montescuro allo scopo di far firmare al tenente colonnello Tramacere alcuni documenti...”, “... in quella circostanza incontrai il tenente colonnello Tramacere a Montescuro perché l’ufficiale stava trascorrendo in quella località la licenza...”. (v. esame De Giosa Nicola, GI 14.06.96).

In effetti è risultato che il De Giosa, nei giorni dal 25 al 29 giugno 80 aveva svolto missioni in diverse località, tra le quali Montescuro ove ha sede l’Aerostello dell’AM (tale missione è rilevata da documenti sequestrati in data 21.11.95 dalla Guardia di Finanza presso il 3° Nucleo SIOS di Bari).

Pertanto queste affermazioni del maresciallo De Giosa sono state contestate al Tramacere che così risponde: “Può darsi che nel passato, ma non quando ero al servizio, mi abbia conosciuto, perché io insegnavo, ero capo alla sicurezza al volo, e quindi insegnavo la sopravvivenza nei (...incomprensibile...) nelle montagne ...” “...quindi fino al 76 io andavo a insegnare nel 76. Può darsi che mi abbia conosciuto allora, ma non ho mai trascorso lunghi periodi...No, io con la moglie (...incomprensibile...) a Montescuro”. (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 12.07.96).

Anche nel successivo confronto (v. confronto Tramacere/De Palma/De Giosa/Linguanti, GI 12.07.96) Tramacere prende ulteriormente atto di quanto già contestatogli nel corso dell’interrogatorio del 12.07.96, senza però fornire spiegazioni plausibili in merito a quella sua presenza all’Aerostello.

Anche per quanto riguarda la missione svolta a Montescuro l’11 luglio 80 ed il successivo 12 luglio (a questo Ufficio risulta tale attività di servizio dell’indiziato dal sequestro sopra specificato) - quando Tramacere si recò nella località silana accompagnato in auto dal maresciallo De Palma - l’indiziato afferma di non ricordare assolutamente la circostanza: “ricordo che nel luglio del 1980 era Comandante dell’Aerostello il capitano Andrea Santaniello, così almeno credo”. Ed aggiunge di essere stato poche volte a Montescuro e in ogni caso di essersi recato all’Aerostello avvalendosi di mezzi aerei e non certo di un’autovettura. Comunque ipotizza che sia stato il suo vice, l’attuale Comandante del SIOS di Bari, tenente colonnello Roberto Di Comite, a recarsi a Montescuro. Salvo smentirsi poco dopo, quando nel corso dello stesso interrogatorio, come si vedrà, dichiara che probabilmente Di Comite era in licenza. (v. interrogatorio Tramacere, G.I. 10.06.96)

Ed anche dopo l’esibizione da parte di questo Ufficio della documentazione riguardante la missione svolta a Montescuro nei giorni 11 e 12 luglio 80, il Tramacere non ne ricorda il motivo: “normalmente ci si recava a Montescuro per avere contatti con i Comandanti. Non ricordo di svolgimento di corsi a Montescuro. Ritengo di essermi recato in loco tra l’11

ed il 12 luglio 80 per contatti con i Comandanti. Ricordo che in quel periodo vi erano molte contestazioni da parte del personale (astensione dal vitto ed altre manifestazioni simili). Tra l'altro in quel periodo ero da solo in quanto il mio Vice, l'attuale tenente colonnello Di Comite era in licenza. Dalle motivazioni della missione di cui al documento del 14.07.80 che mi viene esibito, non sono in grado di rilevare il motivo giustificativo della missione a Montescuro". (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 10.06.96)

Ed è eloquente quanto il Comandante del SIOS di Bari afferma sul suo collaboratore il maresciallo De Palma: "ottimo sottufficiale, era addetto tra l'altro, ai sorvoli. Il nostro compito era infatti anche quello di riferire al 2° Reparto circa sorvoli del territorio di nostra competenza da parte di velivoli stranieri. Ricordo che al maresciallo De Palma mancava il visus ad un occhio. Non ricordo se fosse il destro oppure il sinistro". (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 10.06.96)

Altra attività d'interesse in data appena precedente il rinvenimento del MiG è il volo del 16 luglio che Tramacere però definisce come di routine, descrivendone anche il percorso. Si decollava da Gioia del Colle; si raggiungeva Rocca Imperiale; qui si faceva attesa, quindi si usciva, si facevano virate, ci si insinuava a "biscotto" di attesa; poi si faceva penetrazione cioè discesa rapida; infine si tornava a Gioia del Colle con avvicinamento GCA. Tutto questo in 50-60 minuti. In seguito si riattaccava senza atterrare e, portandosi in zona riservata, la R61, si facevano manovre a vista. Quando il carburante scendeva al di sotto delle 500 libbre, si chiedevano istruzioni per l'atterraggio. In questa fase si facevano più atterraggi e decolli immediati ovvero si faceva il "touch and go". (v. esame Tramacere Luigi, G.I. 21.12.90)

Questa missione volativa dall'indiziato così ben delineata nelle sue modalità operative, non è documentata e pertanto si era sospettato che fosse connessa alla vicenda del MiG23. E probabilmente per queste indicazioni e questi sospetti il Tramacere fu individuato dalla stampa come una persona a conoscenza di fatti o notizie di rilievo per la ricostruzione dei fatti, al punto tale da essere stato più volte interpellato da un giornalista sia sulla vicenda del MiG che su quella del DC9. (v. esame Tramacere Luigi, GI 21.12.90)

A questo proposito sembra pertinente citare la testimonianza di Bazzanella Walter che sull'intervento del tenente colonnello Tramacere "alle prime indagini sul MiG libico" afferma addirittura che "questa persona per effetto del suo coinvolgimento nell'inchiesta sul MiG libico avrebbe, per quanto so, affrettato il suo pensionamento". (v. esame Bazzanella Walter, GI 16.10.90)

Come s'è visto, sulle attività di Tramacere prima del 18 luglio - pur non essendovi elementi determinanti ai fini di un suo diretto e personale intervento per il MiG in periodo precedente alla scoperta ufficiale del velivolo libico - non vi è chiarezza ed anzi sussistono elementi di incertezza anche dopo le correzioni apportate dall'indiziato negli interrogatori resi a questo GI il 10.06.96 e il 12.07.96.

Invece i collaboratori che l'ufficiale aveva inviato il 18 luglio a Castelsilano - cioè quei marescialli De Giosa e Linguanti, di cui Tramacere avrà a dire che nulla gli hanno mai riferito proprio su quelle importanti e delicate missioni per il MiG libico, una versione che a questo GI non appare credibile (v. esame Tramacere Luigi, GI 22.06.92) - riferiscono circostanze ben più interessanti e significative anche ai fini di una migliore comprensione del ruolo svolto da questi militari del SIOS di Bari per il MiG libico.

Il maresciallo De Giosa non s'avvicinò mai ai resti del velivolo, giacchè rimase sempre in caserma presso i Carabinieri di Caccuri. Vide taluni rottami solo qualche giorno dopo, allorché un elicottero dei Carabinieri, pilotato dal tenente Santoliquido, dopo averli imbragati dal punto di caduta, li aveva trasportati su di un camion sul pianoro al livello stradale. (v. esame De Giosa Nicola, GI 14.06.96)

De Giosa, in quel periodo di permanenza a Caccuri, accompagnò anche il maggiore Simini (ne ha ricordato bene il nome perché era stato collega del figlio all'Accademia di Sanità Militare a Firenze) dall'Aeroporto di Crotona al locale Comando di Compagnia dei Carabinieri. Era stato il generale Tascio in persona a ordinarli per telefono di prelevare a una determinata ora del pomeriggio all'Aeroporto quell'Ufficiale medico che sarebbe giunto a Crotona con un biplano - un P.D. - dell'AM e condurlo presso il detto Comando di Compagnia dei Carabinieri, ove avrebbe dovuto incontrare un medico che aveva proceduto all'autopsia del cadavere del pilota.

Il sottufficiale aggiunge che il pomeriggio precedente aveva ricevuto un'altra telefonata sempre dal generale Tascio o dal capo della sua segreteria, con la quale gli si chiedeva "se era disponibile la relazione medica sul cadavere". Egli immediatamente si era informato presso un maresciallo dell'Arma, che spesso si trovava nella stazione di Caccuri pur non appartenendo a quel comando. Dopo qualche ora costui gli aveva consegnato un bigliettino di poche righe, tra cui egli ricorda solo le parole "avanzato stato di decomposizione". Quella stessa sera aveva comunicato il testo dell'appunto alla segreteria del SIOS nella persona del maggiore

Mazzone. Aveva chiamato dal telefono di un negozio, fuori dalla stazione ed aveva subito distrutto il biglietto. (v. esame De Giosa Nicola, GI 14.06.96)

A proposito di questa situazione di estraneità alla vicenda del MiG professata dall'indiziato deve essere evidenziato che Tramacere ricorda di essere stato informato sulla condizione dei suoi collaboratori, solo nella giornata del 21 luglio 80 previa telefonata fatta da lui stesso alla Segreteria del 2° Reparto SMA (si ricorda che i due marescialli erano stati immediatamente inviati in Sila nel pomeriggio del 18 luglio).

Invece De Giosa riferisce di aver colloquiato telefonicamente e direttamente con Tramacere il 19 luglio, ed anche nei giorni successivi che precedettero comunque l'arrivo del Tramacere.

Detta contraddizione è stata contestata al Tramacere nel corso dell'interrogatorio del 12.07.96, che così riferisce: "Lui l'ha fatta (la telefonata nde) ma io non l'ho ricevuta" ... "No, va bè con me non ha parlato, quindi non ... sicuramente. Io di questo ricordo benissimo. Avrò fatto confusione. Se no non sarei partito per andare a trovarli". (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 12.07.96)

Anche nel confronto tra l'indiziato ed i marescialli De Giosa, Linguanti e De Palma, il tenente colonnello Tramacere esclude ancora di averli sentiti "lo escludo perché sicuramente ero molto risentito con loro che avendoli mandati la sera prima, la notte e poi il giorno successivo, non ho avuto comunicazioni. Il lunedì, alle 10 e 30, mi ha telefonato la sig.ra Linguanti che non aveva notizie del marito...". "No, anzi ero molto risentito quindi può darsi che lui abbia parlato e non E ci siamo incontrati, sono andato io a trovarli".

A proposito di questo "risentimento" del Comandante del SIOS di Bari si può comprendere meglio tale sua condizione, se ci si sofferma su alcune sue dichiarazioni: "i due sottufficiali (De Giosa e Linguanti) erano in contatto diretto con il Capo del 2° reparto; per tutta la vicenda, sia di Ustica che del MiG libico sono stato messo da parte e per questo motivo mi sono sentito anche offeso e risentito verso i miei superiori e siamo arrivati lì (nde presso la Caserma dei CC. di Caccuri) che erano verso le 17.30 (nde del 23 luglio), dove ho incontrato il mar. De Giosa che si stava facendo un uovo al tegamino. Li ho rimproverati, ho detto: perché non mi avete chiamato, non avete...? Dice, Comandante non potevamo". (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 12.07.96).

Anche per quanto attiene la missione di Tramacere – che, lo si ricorda, si era recato a Castelsilano solo cinque giorni dopo il fatto – sebbene non emergano da questo suo sopralluogo elementi di rilievo per la ricostruzione della vicenda del MiG libico, comunque questo Ufficio ha

constatato alcune contraddizioni ed una confusione di fondo nel ricordo di quella missione.

Innanzitutto sul contatto con i sottufficiali inviati a Castelsilano, come già s'è visto, vi è una palese contraddizione tra quanto ricorda Tramacere, cioè di non essere stato mai informato da quei sottufficiali e quanto afferma il maresciallo De Giosa che dichiara di aver comunicato con Tramacere già il 19, cioè il giorno successivo al loro arrivo a Castelsilano. Ma a questo proposito si deve compiere una brevissima rassegna di alcuni passaggi del confronto disposto da questo Ufficio che, come si vedrà, vertono anche sulla circostanza se vi fosse stato contatto o meno tra il generale Tascio e l'indiziato immediatamente dopo il 18 luglio.

De Giosa conferma di aver parlato il 19 luglio per telefono personalmente con il tenente colonnello Tramacere, informandolo delle disposizioni che aveva ricevuto dal generale Tascio e pregandolo di telefonare al Comandante del Reparto per chiarimenti sulla missione del personale dipendente dal SIOS di Bari.

Ma Tramacere, come già s'è visto, su questa precisa affermazione non riesce a fornire una versione sufficientemente chiara e completa, infatti controbatte asserendo che probabilmente De Giosa poteva aver parlato con il sottufficiale di servizio poiché egli di sabato non sempre era in ufficio. Tramacere non ricorda neanche altri particolari di quel presumibile colloquio telefonico, mentre De Giosa ricorda che il Comandante del SIOS si era detto preoccupato poiché lui ed il maresciallo Linguanti non rientravano in sede.

Altra circostanza di cui si è rilevato contrasto riguarda l'effettiva individuazione del MiG23 da parte dell'indiziato. Infatti Tramacere ricorda che la sera del 23 luglio, lasciando Caccuri, ebbe modo di vedere, lungo la strada del rientro, il relitto del MiG23 in fondo al vallone. Se ne riporta la testuale dichiarazione: "Nel lasciare loro (nde: m.lli De Giosa e Linguanti) alla caserma (nde: dei Carabinieri di Caccuri), rientrando per Gioia del Colle, ho visto il relitto per la strada". (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 12.07.96)

Nonostante la sua apparente linearità questa affermazione si rivela in netto contrasto con la dichiarazione del Sottufficiale che accompagnava in auto il Tramacere: il maresciallo De Palma afferma di non aver visto alcun relitto e di non essersi fermato durante il percorso da Caccuri.

Ma il Comandante del SIOS di Bari è fermo nel ricordo di quella circostanza; conferma quanto dichiarato in precedenza e cioè che pur non essendosi mai recato sul punto preciso di impatto del MiG23 aveva "visto a distanza la massa grigia del relitto", piuttosto in basso a meno di un centinaio di metri dalla sua posizione. (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI

10.06.96 e confronto Tramacere/De Giosa/Linguanti/De Palma, GI 12.07.96).

Altra circostanza su cui il Capo del SIOS barese non riesce a fornire una sufficiente spiegazione è costituita dalla corresponsione di una somma di denaro che in data 01.10.80 gli è stata inviata su disposizione del Capo del 2° Reparto, colonnello Tascio (il documento, una nota confidenziale indirizzata al tenente colonnello pil. Luigi Tramacere, Capo del 3° Nucleo SIOS di Bari, dal Capo della sezione amministrativa del 2° Reparto, tenente colonnello. Di Ruzza Mario, è stato rinvenuto nella cartella personale del tenente colonnello Tramacere e riguarda la corresponsione della somma di lire 500.000 “quale anticipazione per le note esigenze connesse al recupero dell’aereo” da parte del Capo del 2° Reparto; a fronte di tale anticipazione al Tramacere viene richiesto l’invio di un rendiconto delle spese sostenute completo della relativa documentazione. Si noti che la confidenziale non è stata acquisita agli atti del SIOS di Bari, pur sollecitato in varie circostanze a fornire a questo Ufficio ogni documento utile a delineare la partecipazione del Reparto alla vicenda MiG23, bensì è stata rinvenuta tra gli atti personali dell’indiziato presso gli Uffici della Direzione Territoriale del personale della 3ª Regione Aerea. (v. all.6.1. sequestro 12.04.96 presso 3ª Regione Aerea).

Premesso che dinanzi a questo Ufficio il Capo della sezione Amministrativa del 2° Reparto tenente colonnello Mario Di Ruzza, riconoscendo come propria la firma apposta sul documento ha confermato la plausibilità di un esborso di quel genere, (v. esame Di Ruzza Mario, GI 14.06.96), pur non ricordando la situazione specifica e meravigliandosi del tenore confidenziale della missiva che generalmente veniva firmata personalmente dal Capo Reparto, si nota anche in questa circostanza una versione preclusiva del Tramacere. Infatti l’indiziato dichiara di non aver mai ricevuto la lettera dell’1.10.80, né la somma di lire 500.000 ivi indicata, ed inizialmente dichiara testualmente che “ non aveva dovuto far fronte ad esigenze di spese connesse al recupero del MiG libico”. (v. esame Tramacere Luigi, GI 10.06.96).

Anche nel corso del confronto disposto da questo GI il Tramacere afferma di non aver ricevuto niente “...esiste un Capo Reparto, generale Tascio, quindi interpellate lui. Io non ho ricevuto niente...non disponevo di un fondo spese...”. (v. confronto Tramacere/De Giosa/De Palma/Linguanti, GI 12.07.96)

Poi però l’indiziato rettifica l’originaria versione, precisando che in realtà non chiedeva somme per l’attività informativa - Di Ruzza ha invece dichiarato che ordinariamente i Nuclei SIOS dipendenti ricevevano dal 2°

Reparto una “somma trimestrale variabile di circa uno e mezzo due milioni che formava oggetto di rendicontazione alla sezione amministrativa e di successivo rimborso a mezzo assegno. Tali assegni venivano inviati con una lettera di accompagnamento attraverso il periodico corriere dei Nuclei. La lettera di accompagnamento era firmata dal Capo Reparto che pertanto approvava la spesa e autorizzava l’invio della somma ai nuclei SIOS. Tutta la documentazione di supporto ai rendiconti, anche quelli presentati dai dipendenti SIOS era esaminata ed approvata dal Capo Reparto”. Il Capo della sezione amministrativa del SIOS AM è inoltre incline a ritenere che potessero essere inviate ai Nuclei SIOS anche somme diverse e straordinarie rispetto allo stanziamento previsto, ma solo per fatti eccezionali; ad esempio in situazioni che richiedevano una intensa attività informativa disposta dal Capo Reparto che conseguentemente valutava i rimborsi delle spese, attribuibili anche ad oneri del personale in missione ordinariamente tabellabili, solo qualora la missione dovesse avere assoluto carattere di riservatezza (v. esame Di Ruzza Mario, GI 14.06.96). Tramacere quindi ammette: “in realtà ne ricevetti dal Capo del 2° Reparto per eventuali esigenze”. (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 12.07.96)

E dopo questa sostanziale correzione rispetto alla originaria chiusura, il Comandante del SIOS barese ricorda che in occasione della caduta del MiG libico il colonnello Tascio, gli disse di far avere £.600.000 al tenente colonnello Somaini che si trovava in albergo a Crotone, quale componente della commissione: “lui (nde: Tascio) mi disse di aggiungere di tasca mia altre 300.000 (nde: perché disponeva di sole 300.000), che sarebbero state a me rimborsate con il primo corriere utile”. (v. interrogatorio Tramacere Luigi, GI 14.07.96).

Infine, si può notare una ulteriore “virata” del Tramacere verso una nuova spiegazione che investe il dipendente personale: “Per me le note esigenze indicate nella missiva sono costituite dalle spese di missione dei due Sottufficiali De Giosa e Linguanti...”, “...Forse ricevetti altre somme di denaro in relazione alla vicenda del MiG libico oltre a quelle date a Somaini. Se le ricevetti ciò avvenne, probabilmente, per integrare gli stanziamenti previsti per le missioni, per i quali mi sembra di ricordare di essermi lamentato con i miei superiori. Ritengo che ciò sia avvenuto nei mesi di settembre/ottobre 1980”. (v. interrogatori Tramacere Luigi, GI 10.06.96 e 14.07.96)

A prescindere dalla ulteriore contraddizione rispetto a quanto affermato dall’indiziato sulla indisponibilità di un vero e proprio fondo spese - la cui sussistenza viene qui da lui stesso indicata anche se in rapporto alle missioni fuori sede - anche a proposito della eventualità che la somma

indicata nella confidenziale fosse stata utilizzata per retribuire spese di missione dei Sottufficiali del SIOS di Bari, questo GI acquisiva nell'apposito confronto le testimonianze del personale presente a Castelsilano nel luglio 80.

I marescialli Linguanti, De Giosa e De Palma hanno sostanzialmente dichiarato di essere estranei alla ricezione di qualsiasi somma di denaro diversa dall'indennità di missione. Quest'ultima liquidata e percepita secondo la consueta prassi amministrativa. A tal proposito, per una migliore cognizione di quanto quei Sottufficiali siano stati fermi nell'escludere la percezione di quella somma di denaro si riporta il relativo passaggio testimoniale: De Giosa "Per quanto riguarda il rimborso delle spese da me sostenute...non ho ricevuto alcuna somma di denaro nei mesi successivi in relazione alla missione"; De Palma "Non ho ricevuto alcuna ulteriore somma di denaro in mesi o anni successivi in relazione a quella missione o comunque riguardo alla vicenda MiG"; Linguanti "Escludo di aver ricevuto a titolo personale somme di denaro diverse da quella percepita nell'indennità di missione". (v. esami e confronto De Giosa/De Palma/Linguanti, GI 12.07.96)

In ordine alla corresponsione della somma di lire 500.000, oggetto della lettera dell'01.10.80, il punto di contrasto fin qui evidenziato non viene risolto nell'ambito degli esami testimoniali e del confronto disposti da questo Ufficio. Infatti pur ipotizzando due diverse circostanze, cioè l'utilizzo per spese connesse al recupero del MiG oppure il reintegro dei fondi stanziati per le missioni del SIOS di Bari, in entrambe le ipotesi la procedura utilizzata non appare plausibile e congruente; in estrema sintesi sia il Comandante del SIOS sia i Sottufficiali escludono la percezione di somme connesse al recupero del MiG ed il maresciallo De Palma giudica inconsueto ed atipico per il reintegro delle missioni l'invio della somma con quella procedura.

L'ipotesi che appare più plausibile resta quella di un rimborso per la somma anticipata da Tramacere al colonnello Somaini, ma ancora una volta la versione confusa ed indecisa del Tramacere non consente una decisa spiegazione in quei termini.

Sulla posizione di questo indiziato però non si raggiunge una situazione probatoria tale da imporre esercizio dell'azione penale e conseguente rinvio a giudizio. Si deve perciò dichiarare non doversi promuovere l'azione penale nei confronti di detto Tramacere.

16. Vanno Alessandro.

Vanno Alessandro, libero professionista consulente di marketing, è un personaggio con una particolare e controversa personalità. Infatti è conosciuto alle forze dell'ordine per il suo spirito polemico e per la propensione ad inviare esposti alle più alte cariche dello Stato, nonché per i procedimenti penali a suo carico riguardanti emissione di assegni a vuoto, inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità, appropriazione indebita e , infine, per essere stato anche latitante a seguito di ordine di custodia cautelare per i reati di cui agli artt.56, 614 comma IV e 672 c.p..

Egli entra in questo procedimento penale per essere stato indiziato del delitto di calunnia in danno del generale Pugliese, avendo riferito, con dichiarazioni rese al GI in data 4 aprile e 6 aprile 92, che lo stesso aveva distrutto ed occultato, nei locali del Ministero della Difesa, alcuni nastri relativi al disastro di Ustica.

Il primo atto che vede l'ingresso del Vanno in questa inchiesta è datato 29.11.91. E' un verbale di informazioni testimoniali reso alla Procura Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Roma. In tale atto riferiva di essere stato collaboratore del S.I.S.MI, ed in particolare dichiarava che nell'ottobre dell'80, mentre si trovava nell'ufficio del generale Pugliese, questi gli aveva mostrato quattro bobine, a suo dire di registrazione, di un formato inusuale del diametro di circa 25cm e di un colore giallo ocra particolare, riferendogli che erano i dati di Ustica, l'equivalente di un colpo di Stato. Le bobine venivano inserite in buste telate chiuse, timbrate sulle aperture, siglate dal generale e riposte nella cassaforte che si trovava immediatamente a destra entrando in quell'ufficio, accanto ad un divano.

In data 04.04.92 il Vanno veniva sentito da questo GI a seguito di presentazione spontanea. Confermava quanto dichiarato alla Procura Militare il 29.11.91 aggiungendo che l'episodio delle bobine di registrazione di cui al verbale del 91 avveniva nell'ufficio del generale, sito al Ministero della Difesa-Palazzo Baracchini; attiguo al Gabinetto del Dicastero in questione. Il Pugliese era in quel periodo Vice Capo di Gabinetto del Ministro Lagorio.

Escusso nuovamente in data 06.04.92 confermava le dichiarazioni rese in precedenza, aggiungendo che il giorno che aveva incontrato il Pugliese, aveva visto le bobine. Asseriva inoltre di aver chiesto spiegazioni al generale sul contenuto dei nastri, ma di non aver avuto risposta.

Escusso in data 24.11.94 e 06.03.95 dichiarava che l'abbattimento del DC9 Itavia, sarebbe avvenuto a seguito di una operazione organizzata da alcuni paesi occidentali che avrebbe dovuto provocare un intervento armato

contro la Libia. A tal fine sarebbe stato reclutato un pilota libico dissidente del quale sarebbe stata provocata una rocambolesca fuga dalla Libia a bordo di un MiG e che sarebbe stato fatto “sparire” in un aeroporto italiano, forse Decimomannu. Il piano prevedeva l'intervento del suddetto MiG sui cieli italiani allo scopo di abbattere il DC9 dell'Itavia, obiettivo che sarebbe stato evitato grazie all'intervento di caccia dei paesi organizzatori dell'operazione, ai quali, infine, il pilota si sarebbe dovuto arrendere e denunciare pubblicamente che era stato inviato dalla Libia per compiere azioni di pirateria aerea. Il piano sarebbe fallito a causa dell'intervento di politici italiani che non gradivano l'intervento armato contro la Libia, in quanto ciò avrebbe significato la perdita delle tangenti legate al petrolio libico. Ciò posto, caccia italiani si sarebbero levati in volo per evitare che l'operazione fosse portata a termine, circostanza questa che avrebbe provocato un vero e proprio combattimento nel quale l'aereo dell'Itavia era stato abbattuto per errore così come era stato colpito anche l'aereo libico il cui pilota riuscì a portarsi fino ai monti della Calabria, dove era precipitato. Tra le forze politiche preoccupate per un eventuale attacco alla Libia vi sarebbero state persone legate alla Democrazia Cristiana (Donat-Cattin) ed al Partito Socialista Italiano. Tali notizie gli sarebbero state riferite dal capitano Tropeano, collaboratore del capitano Pappalardo, entrambi dei Carabinieri.

In data 06.03.95. il Vanno si presentava spontaneamente, a seguito, a suo dire, delle affermazioni che il Presidente della Commissione Stragi aveva formulato alla stampa e cioè che nella vicenda di Ustica fosse oramai impossibile far luce. Riferiva che nella primavera del '93 mentre si trovava all'estero in stato di latitanza, avrebbe inviato all'on.le Maroni un plico contenente copia di un documento in cifra, che il generale Pugliese gli aveva detto, nei primi anni 80, di trasferire all'estero. Il Vanno sottolineava di non essere a conoscenza del contenuto del documento in quanto cifrato ed inoltre di essere in possesso di altri documenti cifrati, custoditi all'estero che gli erano stati consegnati tra l'80 e l'81 dal generale Pugliese; documentazione che a sua volta avrebbe consegnato a Monaco di Baviera a persona di cui non conosceva il nome. In quella occasione il Vanno ebbe l'opportunità di fotocopiare il documento in cifra inviato all'on. Maroni. Precisava che copia del documento insieme ad altri era contenuto in uno dei sacchetti che avrebbe dato in custodia nell'89 a tal Foderà Solarino Caterina, la quale avrebbe apposto sui sacchetti i timbri della Procura Generale. I documenti gli sarebbero stati restituiti dalla predetta nel '92 e quindi egli li avrebbe affidati a tale Bistazzoni Carla di Porto Ercole. Quest'ultima dopo alcuni mesi e dietro sua richiesta, glieli avrebbe restituiti tramite certa “Cristina” in

busta aperta e mancante di alcune parti, tra cui il documento cifrato. Sulla base delle dichiarazioni venivano esaminate la Foderà Solarino e la Bistazzoni.

In data 07.03.95, veniva escusso il segretario presso la Procura generale, Foderà Solarino Caterina. Costei dichiarava di aver conosciuto il Vanno e ricordava che tra il 90 e il 91, questi là pregò di conservargli un piccolo pacchetto; cosa che ella fece; dopo breve tempo, forse una settimana, sempre il Vanno aveva ritirato il pacchetto. La Foderà ha inoltre precisato di non avere apposto alcun timbro sul pacchetto, in quanto la consegna e la successiva restituzione sarebbe avvenuta presso la propria abitazione e non in ufficio.

Quanto affermato dal Vanno nelle varie denunce e interrogatori, non ha mai trovato alcun riscontro sia per i fatti attinenti la vicenda del DC 9 Itavia che per quelli del MiG libico.

Le dichiarazioni del Vanno si palesano con immediatezza non veritiere - a parte quelle concernenti la conservazione nella cassaforte dell'ufficio del Vice-Capo di Gabinetto di documentazione radaristica, che non appare inverosimile -; e, d'altra parte, sono ampiamente documentati in atti (con particolare riguardo alla documentazione prodotta dallo stesso generale Pugliese nel corso delle sue deposizioni e dei suoi interrogatori) i motivi di contrasto personali tra il Vanno ed il Pugliese sfociati anche in comportamenti violenti da parte del primo in danno della sua ex moglie, che hanno dato luogo ad autonomi procedimenti giudiziari.

Deve peraltro essere rilevato che il Vanno non è stato interrogato sui fatti né nei suoi confronti è stato emesso mandato di comparizione, ragion per cui la sua posizione deve essere stralciata e i relativi atti rimessi al Pubblico Ministero.

17. Zecchini Cesare.

Il maresciallo dei CC. Zecchini Cesare, nell'80 in forza al Nucleo CC. SIOS/A, è rimasto coinvolto nell'inchiesta per reticenze in ordine a due fatti. Il primo, verificatosi in occasione della missione del colonnello Argiolas e del tenente colonnello Bompreszi presso l'aeroporto di Boccadifalco al fine di visionare reperti del DC9, missione in cui egli accompagnò i due ufficiali; il secondo consistente in un'annotazione dell'agenda del generale Tascio da cui risulterebbe che certo Zecchini avrebbe in qualche modo collaborato nelle pratiche autoptiche relative al pilota del MiG libico; circostanze queste negate dallo Zecchini nella deposizione testimoniale dell'11 marzo 91, nella

quale tra l'altro, nel descrivere genericamente i reperti del DC9 non fa riferimenti a caschi per pilota. Di qui l'indizio a suo carico dei reati di favoreggiamento e falsa testimonianza.

Ma gli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria non si palesano così rilevanti da determinare un'imputazione a suo carico. Se da un lato infatti può essere anche plausibile che effettivamente egli abbia avuto un qualche ruolo nei vari passaggi dei reperti autoptici del pilota del MiG libico, la circostanza in sé non si palesa influente in ordine alla ricostruzione dell'evento; dall'altro, avuto riguardo al compito meramente ausiliario svolto dallo Zecchini nella missione di Boccadifalco del 4 luglio 80 (della quale gli incaricati furono i due tenenti colonnelli) non è possibile individuare concreti elementi di concorso nella supposta sottrazione o dispersione del casco pilota USA, fatto peraltro non certamente provato.

Infatti in merito agli episodi di cui sopra il sottufficiale non ha mai chiarito se le fotografie all'hangar di Boccadifalco furono effettivamente scattate da lui. Il colonnello Argiolas ha dichiarato di aver fotografato i materiali, ma di essersi in seguito accorto che la macchina fotografica da lui usata era senza rullino; pertanto, a dire sempre dell'Argiolas solo grazie alle foto scattate dal maresciallo Zecchini era stato possibile confezionare l'album fotografico inviato in seguito al Gabinetto del Ministro della Difesa.

Per quanto concerne il MiG, Zecchini ha dichiarato di non aver ricevuto nessun incarico in merito. Ha escluso di essersi recato sul posto di caduta dell'aereo e di aver mai ricevuto e tenuto in consegna reperti attinenti al corpo del pilota, in particolare la cute delle dita di costui. Preso atto di quanto riferito dal colonnello Simini sull'appunto di Tascio sopra detto, ha negato di esser lui la persona menzionata.

A seguito del sequestro presso la propria abitazione di varia documentazione (copia della sentenza dell'AG di Crotone relativa al MiG23, articoli stampa su Ustica, planimetria dell'aeroporto di Bologna) di presunto interesse investigativo è stato esaminato. In questa sede ha dichiarato di aver ricevuto, dal generale Santucci Giorgio quando quest'ultimo era Comandante della 2ª Regione Aerea (88-91), la copia della sentenza emessa dall'AG di Crotone relativa al MiG23 libico. Ha aggiunto di aver trattenuto detta copia presso la propria abitazione solo per curiosità. Le sue mansioni al SIOS erano quelle di richiedere informative relative all'abilitazione di società o dei loro impiegati per lo svolgimento di lavori classificati, presso basi aeronautiche. Dette richieste gli venivano fatte dal S.I.S.MI. Non svolgeva pratiche investigative. Si interessava solo di pratiche amministrative quali rinnovi di passaporto dei vari Capi di Stato Maggiore e Sottocapi e di altri ufficiali e di rinnovi di porti d'arma e denunce di armi. I

rapporti avuti con gli ufficiali AM erano determinati dal fatto che espletava, tramite le rispettive segreterie, le pratiche amministrative summenzionate, nonché scorte a ufficiali generali dell'AM per disposizione del Capo Reparto.

In merito al possesso di alcune planimetrie dell'aeroporto di Bologna, ha riferito che si trattava di materiale cartaceo destinato al macero, da lui conservato per semplice interesse personale, giacchè doveva sempre far scalo presso l'aeroporto di Bologna per raggiungere successivamente la propria abitazione di Sestola (MO).

In merito al possesso di copie di articoli stampa relativi alla strage di Ustica, ha detto di aver tenuto questi ritagli, perchè aveva sempre seguito, a livello personale, l'evoluzione della vicenda.

Se ne deve concludere che non sussistono a suo carico elementi per promuovere azioni penali.

* * * * *