

**Strage di Ustica**  
**Ordinanza Priore**  
**Le perizie**

**Declassifica manuali NATO e nomina collegio Dalle Mese.**

Questo GI, al fine d'interpretare i dati radaristici dei siti di D.A., in data 6 maggio 91 disponeva l'acquisizione presso il BTADA di Borgo Piave dei seguenti manuali relativi al funzionamento del sistema Nadge:

NDGZ-XXX-FD; NDGZ 100 FD; NDGZ 102 FD; NDGZ 103 FD; NDGZ 105 FD; NDGZ 107 FD; NDGZ 109 FD; Manuale per interpretazione alert.

I CC. di Latina eseguivano il provvedimento la sera stessa del 6 maggio. L'indomani, il 7.05.91, il gen.Fasciani, comandante del BTA DA di Borgo Piave, con missiva prot.Tct-0/020/g15-6, faceva presente che detta documentazione, essendo classificata NATO Restricted e NATO Confidential, poteva essere visionata solo a conclusione della procedura per la declassifica delle parti di interesse per l'inchiesta. In data 15.06.91 si provvedeva alla restituzione della documentazione acquisita segnalando, nel contempo, l'interesse, ai fini del procedimento, di parti dei seguenti documenti:

NDGL-CAN-UM ; NDGZ-103-FD.

A questo punto, prende avvio la procedura di declassifica dei documenti richiesti, che vede interessati il 2° reparto dello SMA e l'Autorità Nazionale per la Sicurezza. Nel frattempo, nel dicembre 91, veniva organizzata una riunione, poi svoltasi il 16.01.92 nel corso della quale rappresentanti dello SMA e periti dell'Ufficio trovavano un accordo per rendere divulgabili gli aspetti classificati dei documenti richiesti. In data 21.01.92 lo SMA inviava al prof. Picardi, perito radarista, un riassunto esplicativo, parte criptato e parte in chiaro, dei manuali NATO. Su tale riassunto parziale l'A.N.S. concordava col 2° Reparto SMA, dopo oltre sei mesi di carteggio con tale Ufficio, di non apporre classifica.

Questo documento oltremodo parziale limitato ed insufficiente, inviato al perito e non all'AG, costituirà per oltre quattro anni l'unico supporto tecnico di cui fruirla l'Ufficio e tutti i suoi periti per la lettura e l'interpretazione dell'imponente materiale tecnico-radaristico agli atti dell'inchiesta.

Il perito prof. Picardi, tra l'altro, alleggerà, nella perizia tecnico-scientifica depositata nel luglio 94, solo la parte criptata, consegnando all'Ufficio, dopo oltre un anno, il documento comprendente anche la parte "in chiaro". Quindi, solo dal 95 si è stati in grado di leggere, anche se solo parzialmente, i dati contenuti nei nastri di Marsala e nelle THR di Poggio Ballone e Potenza Picena.

La documentazione tecnica di cui era in possesso l'Ufficio alla data del deposito della perizia tecnico-scientifica, e cioè al luglio 94 era la seguente:

1. nastro nr.99 di Marsala;
2. nastro nr.100 di Marsala;
3. THR di Poggio Ballone;
4. THR di Potenza Picena;

Dei nastri nr.99 e 100 di Marsala le riduzioni dati ottenute sino al luglio 94 erano:

1. THR, concernente le tracce registrate dal sito;
2. CDR concernente le azioni a consolle degli operatori;

3. WINTR concernente le intercettazioni simulate o reali.

I tre tipi di tabulati realizzati risultavano limitati nel tempo; in particolare la THR del nastro nr.99 era limitata al periodo 18.09/19.04 con una interruzione alle 18.23 e per circa 10 minuti.

Già all'epoca della perizia, comunque, essendo disponibile il manuale NDGL CAN-UM (NATO Confidential) era possibile conoscere tutti i comandi per ottenere non solo delle riduzioni dati più complete rispetto a quelle già realizzate in precedenza, ma anche tutta una nuova serie di riduzioni, alcune delle quali si sarebbero rilevate di interesse per l'inchiesta. L'autorizzazione alla visione del suddetto manuale risale al luglio 91.

L'Ufficio, dal giugno 95, utilizzando i dati contenuti in questo manuale, riesce infatti ad estrarre presso il BTADA di Borgo Piave i seguenti tabulati:

1. THR completa del nastro nr.99 di Marsala;
2. CDR completa del nastro nr.99 di Marsala;
3. THR completa del nastro nr.100 di Marsala;
4. CDR completa del nastro nr.100 di Marsala;
5. WINTR dei nastri nr.99 e 100 nelle tre versioni relative alle distanze tra velivolo attaccante e target, all'armamento, all'identificazione ed all'angolo di attacco (sino al 95 si disponeva solo della prima delle tre versioni);
6. Simulation Status Summary, che delinea la situazione dei voli simulati;
7. Available Interceptor Data, contenente i dati sugli intercettori disponibili;
8. Air Base Data, di ovvio significato;
9. Console Action Data, che espone console per console le azioni ed i comportamenti dei singoli operatori;
10. WRCRY (recovery data), concernente i rientri dei velivoli militari presso le rispettive basi.

Inoltre si ottiene anche una serie di tabulati che hanno permesso, partendo dal NATO Track Number o dall'orario, la ricostruzione dei singoli voli. Infine, dietro suggerimento degli esperti NATO si ottiene, nel 97, una riduzione sulle azioni di Ball-Tab, che ha permesso di comprendere le zone in cui agivano gli operatori. Anche tale riduzione dati ovviamente era già possibile all'epoca della perizia, anzi dalle prime fasi dell'inchiesta. Si ricavano anche, sempre presso la BTADA di Borgo Piave, ulteriori tabulati di scarsa importanza o con esito negativo. Ma tale valore emergerà solo in conseguenza di queste riduzioni.

Presso il sito di Ciampino, invece, nel 95, è stato ottenuto il tabulato "Anavolo", che ha permesso di identificare tutti i voli civili, gli elicotteri, i piper e parte dei voli militari; soprattutto ha consentito il collegamento tra i SIF di MODO-3 presenti sui tabulati militari e le sigle di tutti i voli sopra descritti.

Gli elementi di fatto che indussero alla revoca dei periti Picardi e Castellani, le novità emerse dalle riduzioni di registrazioni radar effettuate dall'Ufficio, e una serie di dubbi e incertezze sulla parte radaristica della perizia Misiti determinano la formazione di un nuovo collegio esclusivamente radaristico cui vengono posti nuovi quesiti.

Già s'è scritto delle carenze della parte radaristica della Misiti. Queste in sintesi:

1. analisi incompleta del traffico lungo la parte iniziale e centrale della rotta del DC9;
2. analisi incompleta del traffico nell'alto e medio Tirreno;
3. analisi incompleta del traffico militare;
4. mancata analisi dell'identificazione del traffico militare;

5. analisi incompleta delle azioni a console degli operatori dei siti militari (azioni di pair sul punto dell'incidente, attività del MIO, dell'IO, del TPO ed altri);
6. incomprendibilità dell'analisi del perito Cooper sui plots -17 e -12;
7. mancata analisi dei codici di emergenza (F104 sulla Toscana);
8. inaccettabilità delle deduzioni del perito Picardi sull'analisi del DA1 di Licola, ritenuto attendibile contro il contenuto delle telefonate degli operatori del sito.

\* \* \* \* \*